8/2019 Dezember € 8,90
A: € 9,80; CH: sFr 14,20; BeNeLux: € 10,30; SK, I: € 11,55; FIN: € 12,25; S: SKR 110,00; DK: DKK 95,00

SCHIFF Classic

Schiff & Zeit 112

Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

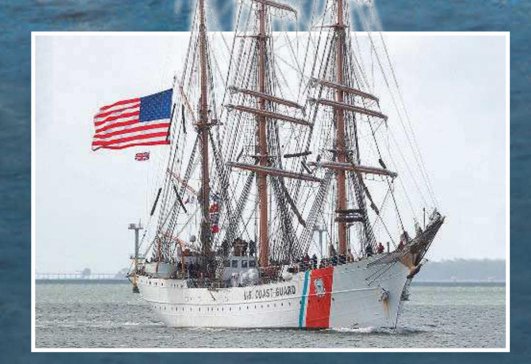
A Night To Remember
Der beste Titanic-Film?

Zerstörer Klasse 103

- Lütjens
- Mölders
- Rommel



Pazifik 1942: Japans Triumph über die britische Flotte



Marine verbindet: Wie aus der *Horst Wessel* die *Eagle* wurde



Panzerung

Dickes Fell: So stark waren deutsche Schiffe

Liebe Leserinnen und Leser,

alles, was Rang und Namen hatte, war anwesend, und dass dafür eigens ein Marsch komponiert und Guiseppe Verdis „Rigoletto“ aufgeführt wurde, unterstreicht den Stellenwert dieses Jahrhundertprojektes, das am Ende eines langen Prozesses stand. Die Rede ist vom Suezkanal, dessen Eröffnung die Welt am 17. November 1869 feierte.

Seit 150 Jahren erspart die Wasserstraße der internationalen Schifffahrt bei der Fahrt nach Norden (in den Nordatlantik) oder Süden (in den Indischen Ozean) den beschwerlichen Weg um Afrika. Das bedeutet Zeit- und Kostenreduktion, weckt aber auch Begehrlichkeiten, da die Position des Kanals zwischen den Hafenstädten Port Said und Port Taufiq bei Suez herausragende strategische Bedeutung besitzt. Nicht von ungefähr war der Kanal während des Sechstagekrieges zwischen Israel und der ägyptisch-jordanisch-syrischen Koalition von Juni 1967 bis Juni 1975 gesperrt, was beide Seiten nicht daran hinderte, ihn zum Übersetzen von Truppen zu nutzen.

Dass diese Straße für die Menschheit jedoch insgesamt mehr Segen als Fluch sein würde, haben schon die Pharaonen erkannt, die eine Verbindung vom Mittelmeer zum Roten Meer gebaut hatten, deren Überresten kein Geringerer als Napoleon Bonaparte nachspüren ließ, der indes weniger das Wohl der Menschheit im Blick hatte als vielmehr die einmalige Chance, durch diesen Zugang und seine Kontrolle den britischen Handel im Indischen Ozean dauerhaft zu schädigen.

Aber aus Napoleons Plänen wurde nichts, da das Problem eines vermeintlich bestehenden Höhenunterschiedes zwischen Mittelmeer und Rotem Meer, wie man meinte, nur durch aufwendige Schleusenkonstruktionen gelöst werden könnte, für die es keine Mittel gab. 1847 nahm man erneut Messungen vor, die nun zu dem erstaunlichen Ergebnis kamen, der Höhenunterschied sei so gering, dass einem Kanal nichts im Wege stünde.

Das größte Bauprojekt seiner Zeit war nach zehn Jahren und unsäglichem Gezerre um seine Finanzierung 1869 endlich fertiggestellt. Der französische Generalkonsul in Alexandria Ferdinand de Lesseps fand entsprechend pathetische Worte: „Vor 35 Jahrhunderten haben sich die Wasser des Roten Meeres auf Moses’ Befehl zurückgezogen. Heute kehren sie auf Befehl des Vizekönigs von Ägypten in ihr Bett zurück.“ Seitdem transportiert die zunächst 163, jetzt 193 Kilometer lange Fahrrinne, die den Weg nach Asien um 8.000 Kilometer verkürzt, bei einer Sohlenbreite von 45 bis 100 Metern und einer mittleren Wassertiefe von 22 Metern Schiffe und mit Einschränkungen auch Kriegsschiffe in beide Richtungen – und ist damit ein gigantisches Geschäft.

Heute durchqueren etwa 16.800 Schiffe (Stand: 2016, Tendenz steigend) jährlich den Suezkanal, der ein gelungenes Beispiel für ein historisch gewachsenes, wirtschaftlich rentables und überdies imposantes Konstrukt ist, von dem alle profitieren: Reedereien, Handel, der Mensch.

Eine spannende Lektüre und immer eine Handbreit Wasser unter dem Kiel wünscht

Ihr





Dr. Guntram Schulze-Wegener, Fregattenkapitän der Reserve, Herausgeber und Verantwortlicher Redakteur



Mit der Gedeckten Korvette *SMS Hertha*, hier auf Reede, durchfuhr am 2. Dezember 1869 das erste große Kriegsschiff den Suezkanal

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

INHALT



RÜCKGRAT: Der Zerstörer *Lütjens* war zugleich inoffizieller Namensgeber für diese Zerstörer-Klasse (*Lütjens*-Klasse) Foto: Deutsche Marine

Titelbild: Die Zerstörer der Klasse 103 galten als hochmodern, stellten die Bundesmarine aber vor ganz neue Herausforderungen









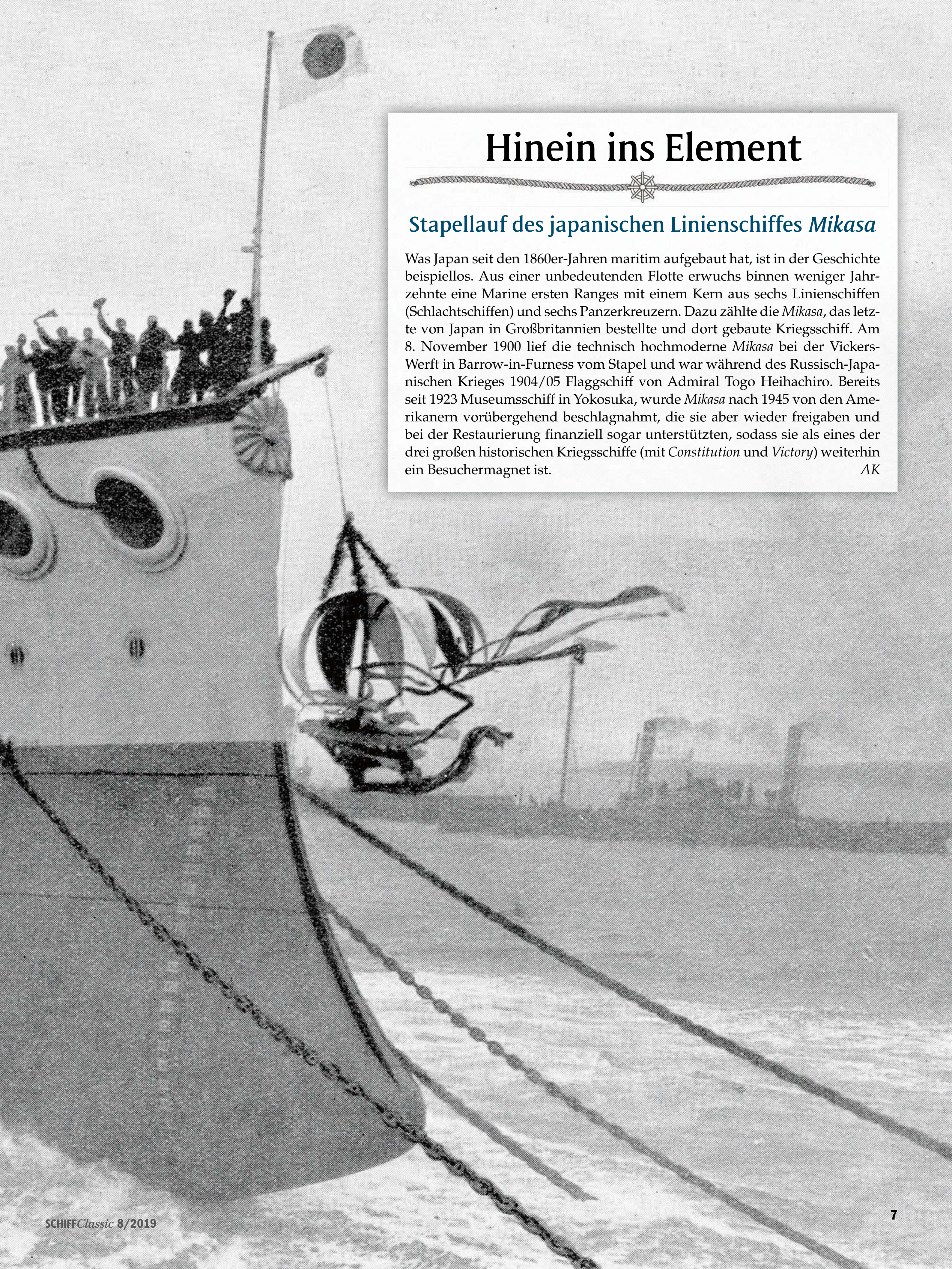




▶ Titelthema

Titelfotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst; ullstein bild – TopFoto; picture-alliance/empics; Blohm & Voss Hamburg (2)

Foto: SZ-Photo/United Archives



Hinein ins Element

Stapellauf des japanischen Linienschiffes *Mikasa*

Was Japan seit den 1860er-Jahren maritim aufgebaut hat, ist in der Geschichte beispiellos. Aus einer unbedeutenden Flotte erwuchs binnen weniger Jahrzehnte eine Marine ersten Ranges mit einem Kern aus sechs Linienschiffen (Schlachtschiffen) und sechs Panzerkreuzern. Dazu zählte die *Mikasa*, das letzte von Japan in Großbritannien bestellte und dort gebaute Kriegsschiff. Am 8. November 1900 lief die technisch hochmoderne *Mikasa* bei der Vickers-Werft in Barrow-in-Furness vom Stapel und war während des Russisch-Japanischen Krieges 1904/05 Flaggschiff von Admiral Togo Heihachiro. Bereits seit 1923 Museumsschiff in Yokosuka, wurde *Mikasa* nach 1945 von den Amerikanern vorübergehend beschlagnahmt, die sie aber wieder freigaben und bei der Restaurierung finanziell sogar unterstützten, sodass sie als eines der drei großen historischen Kriegsschiffe (mit *Constitution* und *Victory*) weiterhin ein Besuchermagnet ist. *AK*



Nach dem Gefecht bei Eckernförde; auf der *Gefion* ist die schwarz-rot-goldene Flagge der Reichsflotte gesetzt

Serie Deutsche Schiffe

Gefion – Eckernförde – Gefion

Von dänischen Diensten unter die preußische Flagge

Die dänische Fregatte *Gefion* lief am 27. September 1843 in der „Neuen Königlichen Werft" in Kopenhagen vom Stapel, wurde ein Jahr später in Dienst gestellt, war 59,35 Meter lang und 13,50 Meter breit und als Vollschiff getakelt.

Während des Krieges um Schleswig-Holstein 1849 nahm die bis zu 15 Knoten fahrende und mit 44 Kanonen armierte Segelfregatte an der dänischen Blockade der Elbmündung teil sowie am Angriff auf Eckernförde, der mit der Kapitulation der *Christian VIII.* und *Gefion* endete, während sich die anderen Schiffe noch rechtzeitig zurückgezogen hatten.

Das Ministerium in Frankfurt veranlasste die Umbenennung von *Gefion* in *Eckernförde*, die unter preußischer Flagge in die Reichsflotte übernommen wurde. Als diese 1852 aufgelöst wurde, verblieb die *Eckernförde* in der preußischen Marine, jedoch wieder als *Gefion,* und unternahm als Kadettenschulschiff etliche Auslandsreisen. Ihren Verwendungen als Artillerieschulschiff und Wohnschiff folgte bis zur Abwrackung 1891 das unrühmliche Dasein als Kohlendepot. *AK*

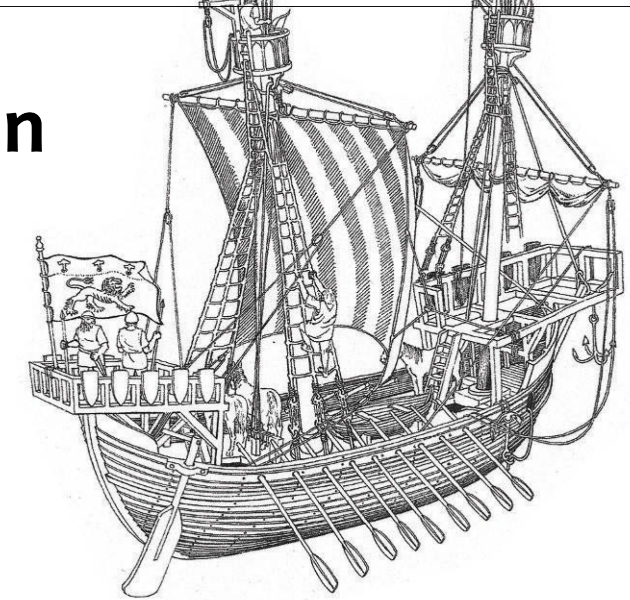
Foto: Sammlung GSW

5.000 Jahre Seefahrt

Angst und Schrecken

Die Normannen kommen

Die Nachkommen der Wikinger, die unter ihrem Anführer Rollo (Gange Rolf) im Jahre 911 an der Seine-Mündung siedelten und das Herzogtum Normandie gründeten, hießen im allgemeinen Sprachgebrauch Normannen, auch wenn alle Skandinavier des Mittelalters diese Bezeichnung erhielten. Sie eroberten die Inseln im Kanal und in der Biskaya und umrundeten sogar die Iberische Halbinsel. Normannen besetzten Cadiz (das damalige Gadeira) und drangen durch die Enge von Gibraltar in das Mittelmeer ein. Davor waren die Nordmänner in die Küstenstädte Südfrankreichs, Spaniens und Italiens mordend und plündernd eingefallen und hatten auch Klöster und Kirchen nicht verschont. Aus ihrem Vorgehen kann geschlossen werden, dass sie zunächst Raubfahrten unternahmen, dann in den Handel mit den Einheimischen eintraten und schließlich dort Land besetzten und siedelten, wo reicher Ertrag und lebensfreundliche Umstände zu erwarten waren. *AK*



Schiff der Normannen: Von den Wikingern stammten die Einwohner des Herzogtums Normandie ab, deren Herzöge nach der Eroberung Englands auch Könige von England waren

Foto: Sammlung GSW

Politik

Vorherrschaft im Pazifik

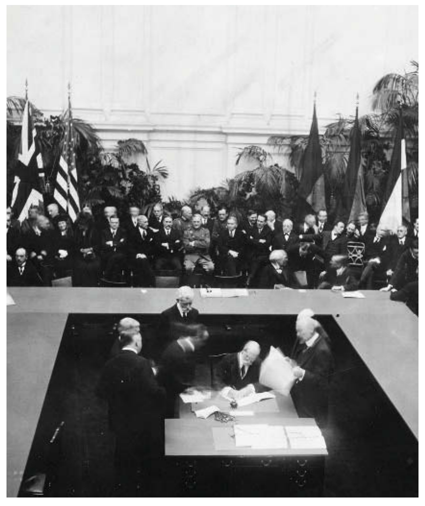
Das Washingtoner Abkommen von 1922 steckte auch Interessensphären ab

Mit dem Washingtoner Flottenabkommen Anfang der 1920er-Jahre verbindet man für gewöhnlich die Beschränkung von Schiffsgrößen und Armierung, um ein katastrophales Flottenwettrüsten wie vor dem Ersten Weltkrieg dauerhaft auszuschließen. So die Übereinkunft im zweiten Teil der Konferenz, die auch einen ersten Teil hatte, den US-Präsident Warren Harding am 12. November 1921 eröffnete. Es ging um nichts weniger als Interessensphären im Fernen Osten und im pazifischen Raum.

Konferenzteilnehmer waren die USA, Großbritannien, Frankreich und Japan, später traten Belgien, China, Italien, die Niederlande und Portugal hinzu. Die junge Sowjetunion war nicht vertreten, obwohl zu erwarten war, dass ihre Interessen im Fernen Osten berührt würden. Ein vornehmliches Anliegen der USA war es, die sich abzeichnende japanische Expansion zurückzudrängen. Japan hatte 1920 ein Flottenbauprogramm aufgelegt, das den Inselstaat zur stärksten Seemacht im Pazifik machen sollte.

Die USA reagierten mit der Vergrößerung ihrer Flotte, welche die Vorherrschaft des stark verschuldeten Großbritanniens infrage stellen würde; die Briten mussten verhandeln. Am 13. Dezember 1921 schlossen die USA, Japan, Großbritannien und Frankreich ein Abkommen, das ihre Rechte an Inselbesitzungen im Pazifik bestätigte. *GSW*

Foto: Interfoto/Granger NYC



Alle Konferenzteilnehmer garantierten die Unabhängigkeit Chinas und die Unverletzbarkeit seines Territoriums. Japan musste die besetzten Gebiete an China zurückgeben



„Ich schicke meine Schiffe in den Kampf gegen die Engländer und nicht gegen die Winde und die Wellen. Gelobt sei Gott!“

Philipp II. von Spanien nach der Niederlage in der Armada-Schlacht

Die Spanier verloren in der Armada-Schlacht 1588 fast die Hälfte ihrer Schiffe

Foto: picture-alliance/dpa

Aus der Kombüse

Heute: Huhn mit Backpflaumen

Moro war Afrikaner, wurde als Sklave nach Italien verschleppt – und büxte mit 20 Jahren aus, weil sich die Inquisition wegen seiner Hautfarbe für ihn interessierte. Auf eigene Faust schlug er sich nach Algier durch und machte bei dem osmanischen Korsarenführer Azor Kheyr-ed-Din Karriere. Schließlich übernahm er selbst ein Geschwader und wurde sogar Pascha von Alexandria, bis ihn das Schicksal ereilte und er im Kampf gegen einige venezianische Galeeren sein Leben ließ. Die Küche seiner Heimat Afrika war Il Moro nicht vergönnt, und so war Ägypten sein kulinarischer Anker gewesen, wo man Huhn mit Backpflaumen sehr schätzte: Die Zwiebeln goldbraun, die Hähnchenteile scharf anbraten, würzen und mit Wein aufgießen. Backpflaumen und Ingwer dazugeben, mit den gemahlenen Haselnusskernen bestreuen und alles eine Stunde bei starker Hitze im Ofen schmoren. Dazu einen frischen Rose- oder leichten Rotwein reichen. Guten Appetit! *GSW*

Foto: picture-alliance/Imagebroker



Zutaten (für 4 Personen)

2 Brathähnchen (in 6–8 Teile zerlegt)
3 EL Olivenöl
2 Zwiebeln (grob gehackt)
5 eingelegte Ingwerknollen (in Scheiben)
15–20 Backpflaumen
5 EL Haselnüsse (gemahlen)
3 Tassen Rosewein
Salz, Pfeffer

Mit zusätzlichem Gemüse, hier Karottenstreifen und Bohnen, geben Sie Ihrem Huhn noch ein bisschen mehr Frische



Hätten Sie's gewusst?

Hernan Cortes, der 1506 den Atlantik überquerte, gründete 1519 an der Ostküste Mexikos eine Siedlung, aus der die Stadt Veracruz entstand.

Die Ostindienfahrer waren nicht nur die größten Handelsschiffe ihrer Zeit, sondern auch besonders prächtig geschmückt. Damit stellte man den Reichtum der Gesellschaften zur Schau.

Für Alexander Brehm war die Havarie der *Titanic* Anlass, einen Detektor für Eisberge zu entwickeln. Das gelang ihm zwar nicht, aber immerhin war die Grundlage für die Erfindung des Echolots geschaffen.

„Päckchen" hat im maritimen Sprachgebrauch zwei Bedeutungen: zu einer Uniform oder einem Anzug gehörende Kleidungsstücke und längsseit nebeneinanderliegende Schiffe.

Vor 50 Jahren, am 2. Dezember 1969, gründete der Reeder Horst Werner in Elsfleth die erste Containerschiffsreederei (H.W. Janssen) in Deutschland.

Prachtvoller holländischer Ostindienfahrer vor Hoorn

Foto: picture-alliance/akg-images

Aktuell

Rache für Pearl Harbor

Kinofilm *Midway – Für die Freiheit*

Gelegentlich hat Amerika das Bedürfnis, sich seiner selbst zu vergewissern – gern auch im Kino. In diesem Herbst wird dieses Verlangen wieder besonders sichtbar. Fast zeitgleich mit den USA geht *Midway – Für die Freiheit* hierzulande ins Rennen um die Zuschauergunst. Regie führte Roland Emmerich, einer der ganz wenigen deutschen Regisseure, der mit außerirdischer Action und krachenden Untergangsszenarien sogar die Amerikaner in Schnappatmung zu versetzen imstande war.

Nun also die Schlacht um Midway, ein historisch verbürgtes Drama vom 4. bis zum 7. Juni 1942, dessen Verlauf und Ausgang hinlänglich bekannt sein dürften; das begrenzt den künstlerischen Freiraum auf der Leinwand beträchtlich. Emmerich ist nicht der Erste, der diese vier kritischen Tage in spannendes Kino zu übersetzen versucht. Der wackere Vorgänger *Midway* (auf Deutsch: *Schlacht um Midway*) kam 1976 heraus und wurde ein großer Erfolg.

Seitdem hat sich die Technik des Filmemachens beträchtlich gewandelt. Nichts scheint in einer computergenerierten Bilderwelt mehr unmöglich. Was hat Emmerich aus diesen Möglichkeiten gemacht? Nichts Genaues weiß man nicht – noch nicht, denn außer ein paar flott geschnittenen Trailern als Appetithäppchen zur Marktvorwärmung lässt der Verleih nicht viel Konkretes durchsickern. Ab 7. November, dem deutschen Kinostart, ist man schlauer. Wir werden uns das Epos natürlich näher anschauen. *SB*

Der Film bietet spektakuläre Schlachtszenen und bekannte Schaupieler wie Luke Evans, Woddy Harrelson und Nick Jonas (oben)

Foto: Universum Film GmbH (2)

Brauchtum

Urlaub? Ein paar Stunden!

Ohne die Zustimmung des Kommandanten ging nichts



Urlaubsmusterung an Bord der als Schulschiff fahrenden Kreuzerfregatte *SMS Stosch* im Jahre 1897

Dass niemand ohne Erlaubnis oder Befehl des Kommandanten das Schiff verlassen durfte, stand in den „Allgemeinen Bestimmungen für sämtliche an Bord SM-Kriegsschiffe eingeschiffte Personen“. Auch Beurlaubungen bedurften seiner Zustimmung. Im Hafen galt das nicht zwingend, dort konnte die Befugnis auf den Ersten Offizier übertragen werden.

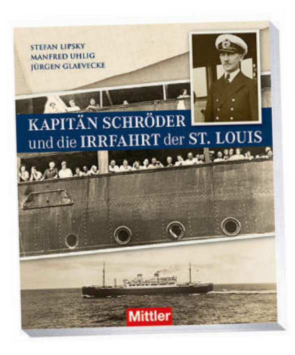
Für gewöhnlich richteten Offiziere, Beamte und Fähnriche ihr Urlaubsgesuch an den Kommandanten, nachdem sie zuvor den Ersten Offizier um sein Einverständnis gefragt hatten. Die Decksoffiziere stellten ihren Antrag über den Decksoffizierältesten beim Ersten Offizier, der auch den Urlaub von Unteroffizieren und Mannschaften genehmigte, die sich zugleich in einem Urlaubsbuch eintragen mussten, über das der Divisionsfeldwebel wachte. Urlaub: Das waren nicht etwa zwei Wochen am Stück (oder länger) wie heute, sondern meinte in erster Linie den sogenannten Tagesurlaub, der nach dem sonntäglichen Mittagessen begann und – je nach Urlaubsklasse – um 24 oder 2 Uhr endete. Bevor die Männer das Schiff verließen, mussten sie sich allerdings einer Urlaubsmusterung unterziehen, die der wachhabende Offizier vornahm. *AK*

Buchtipp

Fahrt der *St. Louis*

Odyssee eines Flüchtlingsschiffes

Im Jahr 1939 verlassen über 900 jüdische Flüchtlinge den Hamburger Hafen. Endlich Deutschland hinter sich, die Freiheit vor sich. Ein Visum für Kuba verspricht ein Leben ohne Angst. Doch Havanna verweigert die Einreise, und auch Washington lässt die *St. Louis* nicht in einen sicheren Hafen. Die Fahrt gerät zur Odyssee auf dem Atlantik. Kapitän Gustav Schröder muss Entscheidungen treffen. Fast 80 Jahre nach dieser Irrfahrt entdeckt dessen Großneffe – Jürgen Glaevecke – die alte Seekiste auf seinem Dachboden mit Manuskripten und Fotos. Die einzigartigen Erlebnisse Schröders und seiner Passagiere schildern die Autoren in diesem lesenswerten Buch.



Stefan Lipsky, Manfred Uhlig, Jürgen Glaevecke: *Kapitän Schröder und die Irrfahrt der St. Louis.* Mittler, Hamburg 2019, 160 S., 19,95 Euro

Foto: Sammlung GSW

Briefe an die Redaktion

Kapitän von Potsdam, Schiff Classic 6-2019

Mit viel Interesse habe ich das Interview mit Kapitän z. S. Dr. Hillmann gelesen. Als ehemaliger Soldat der Kriegsmarine komme ich hinsichtlich der politischen Einstellung der Kriegsmarine und aufgrund meiner persönlichen Erlebnisse zu einem wesentlich anderen Ergebnis. Für mich war die Kriegsmarine keineswegs nationalsozialistisch eingestellt.

Ein Beispiel aus meinem persönlichen Erleben: Während meiner Ausbildung zum Entfernungsmesser in Saßnitz auf Rügen ging der Krieg seinem Ende entgegen. Die Schiffsartillerieschule bekam den Befehl, uns Lehrgangsteilnehmer zu bewaffnen und an die Front zu schicken, vermutlich nach Berlin. Dieser Weisung wurde mit dem Hinweis widersprochen, wir seien für einen derartigen Einsatz nicht ausgebildet. Dies wurde sofort nachgeholt – und das dauerte so lange, bis die Sowjets den Zugang zur Insel beherrschten! Rügen wurde schließlich kampflos übergeben. Die Marine hat mir also das Leben gerettet.

Dipl.-Ing. Eylert Haupt, L.B.Dir. a. D., Altenholz

Der Stier von Scapa Flow, Schiff Classic 7-2019



Den Artikel finde ich inhaltlich sehr gut gelungen und darüber hinaus auch einen guten Kompromiss zwischen Detailvielfalt und erforderlicher Beschränkung. Was mich etwas geärgert hat, ist die Aussage im Vorspann auf Seite 12: „taktisch fragwürdige und strategisch sinnlose Aktion“.

So dürfte nicht nur mir als ehemaligem U-Boot-Kommandanten klar sein, dass es keine günstigere taktische Situation gibt als die, in der einem U-Boot ein oder gar zwei Dickschiffe als stationäre Ziele geboten werden, die man gar nicht verfehlen kann. Und in der Tat hätten dort sogar zwei solche Ziele versenkt werden können, wenn alle Torpedos funktioniert hätten. Schon allein diese Lage hätte das Risiko des Verlustes eines U-Bootes mehr als gerechtfertigt. Dazu kam aber noch, dass die Operation sogar verantwortungsvoll vorbereitet war (wie man hier lesen konnte) und damit bei guter Durchführung zumindest eine realistische Erfolgswahrscheinlichkeit und eine gewisse Überlebenswahrscheinlichkeit bot.

„Strategisch sinnlos“: Der Autor führt selbst richtigerweise aus, dass die Aktion Maßnahmen einleitete, die immerhin ein weiteres Einwirken deutscher U-Boote über den Mineneinsatz ermöglichte, und er beschreibt auch die gewaltige psychologische Wirkung gerade kurz nach Kriegsausbruch.

Viktor Toyka, Flottillenadmiral a. D., Meckenheim

Schreiben Sie an:
redaktion@schiff-classic.de
oder: Schiff Classic,
Postfach 400209, 80702 München

Leserbriefe spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Redaktion wider. Die Redaktion behält sich vor, Leserbriefe aus Gründen der Darstellung eines möglichst umfassenden Meinungsspektrums sinnwahrend zu kürzen.



5 kurze Fakten

ZEIT: 1966–2003
ORT: v. a. Nord- und Ostsee, Atlantik, Mittelmeer
GRUND: Ausbau der Verteidigung
VERLAUF: Präsenz in „Ständigen Einsatzverbänden"
EREIGNIS: Kalter Krieg



Lütjens, Mölders, Rommel: die ersten wirklich modernen Einheiten der Bundesmarine

Die „Großen Drei“

Mit ihren ersten Flugkörperträgern und Systemschiffen verfügte die Bundesmarine über Kampfschiffe, die einen Vergleich mit modernen Einheiten anderer NATO-Partner nicht mehr scheuen mussten. Sie blieben rund 30 Jahre im Dienst der deutschen Seestreitkräfte

Von Fregattenkapitän a. D. Hans Karr

KAMPFKRÄFTIGES TRIO: Die Zerstörer *Rommel, Lütjens und Mölders* (von links) liegen gemeinsam im Kieler Marinestützpunkt an der Pier. Ihrem Einsatz ging eine heikle politische Frage voraus: Wer soll sie bauen? Foto: Deutsche Marine

ROTE NASE: **Nach alter Marinetradition tönt man, wie hier bei der *Lütjens*, nach dem Überqueren des Äquators die Bugspitze rot. Das Bild zeigt zudem das veränderte Aussehen nach den Umrüstungen** Foto: Deutsche Marine



ANTEILNAHME: **In einer kameradschaftlichen Geste drückt die *Lütjens*-Besatzung beim Passieren des *amerikanischen Zerstörers Winston S. Churchill* ihr Mitgefühl zu den Terroranschlägen vom 11. September 2001 aus. Man beachte auch die auf Halbmast gesetzte deutsche und amerikanische Flagge** Foto: US Navy

TECHNISCHE DATEN Zerstörer der *Lütjens*-Klasse

Schiffsnamen	*Lütjens, Mölders, Rommel*
Bordnummer	D 185, D 186, D 187
Typbezeichnung	Zerstörer Klasse 103, Klasse 103A, Klasse 103B
Verdrängung	4.544 t
Länge x Breite x Tiefgang	134,48 x 14,38 x 4,79 m
Besatzungsstärke	337
Antrieb	2 x Dampfturbine
Antriebsleistung	2 x 35.500 PS
Wellen/Ruder	2/2
Geschwindigkeit	36 kn
Fahrstrecke	4500 sm bei 20 kn
Flugkörper	Schiff-Luft-Flugkörper TARTAR, Schiff-Luft-Flugkörper SM 1(*), Schiff-Luft-Flugkörper RAM(*), Schiff-Schiff-Flugkörper HARPOON(*)
Rohrwaffen	2 x 127-mm-Turm, 2 x 20-mm-Geschütz(*)
Torpedorohre	6 x 324 mm
U-Jagdwaffen	8 x ASROC-Starter
Radar	See- und Luftraumüberwachungsradar, Feuerleitradar, Navigationsradar
Sonar	Rumpfsonar
Elektronik	Datenverarbeitungsanlage SATIR, Navigations- und Fernmeldeanlagen

Anmerkung (*) nach Umbauten und Modernisierungen



IMPOSANTER ANBLICK: *Lütjens* in der ursprünglichen Bauausführung
Foto: Deutscher Marinebund

Wer Wilhelmshaven besucht, der besichtigt natürlich auch das dortige Marinemuseum und sieht im Außenbereich die mittlerweile legendäre *Mölders* liegen, die als einziger der drei Zerstörer der *Lütjens*-Klasse als Museumsschiff erhalten ist. Sie vermittelt der Nachwelt auf einzigartige Weise Technik und Leben an Bord jener Einheiten, die der Bundesmarine höchstes internationales Ansehen eintrugen und einst auf NATO-Forderungen zurückgingen, um die Verteidigung des nordeuropäischen Raumes zu stärken.

So gehörten die drei Flugkörperzerstörer der *Lütjens*-Klasse zu den größten Beschaffungsvorhaben der Bundesmarine in den 1960er-Jahren. Erste Überlegungen für ihren Bau gab es bereits Ende der 1950er-Jahre, und die Marineführung wollte zunächst sechs solcher Schiffe in modernster Bauart beschaffen.

Eigenproduktion?

Dabei beabsichtigte man die neue Schiffsklasse gemeinsam mit der Abteilung Wehrtechnik des Bundesverteidigungsministeriums selbst zu entwickeln und auf deutschen Werften bauen zu lassen.

Bewaffnung und Elektronik des später auf drei Einheiten reduzierten Beschaffungsvorhabens wollten die Verantwortlichen in den USA kaufen. Nach entsprechenden Vorarbeiten kam man allerdings zu der Erkenntnis, sich mit diesem Vorhaben in mehrfacher Hinsicht zu übernehmen. Ohne praktische Erfahrungen waren die sich abzeichnenden Schwierigkeiten bei der Systemintegration von Waffen, Sensoren und Elektronik anfangs schlicht unterschätzt worden. Bei den seinerzeit im Bau befindlichen Zerstörern der *Hamburg*-Klasse wie auch den Fregatten der *Köln*-Klasse konnte man in gewisser Hinsicht noch auf Erfahrungen aus dem Zweiten Weltkrieg zurückgreifen.

Mit den nun geplanten Neubauten mit Flugkörperbewaffnung betrat die Marine jedoch völliges Neuland. Selbst wenn alles glatt laufen würde, war von einer langen Bau- und Erprobungszeit auszugehen. Die zu erwartenden hohen Kosten waren ein weiterer Gesichtspunkt, um den Zerstörerbau in der angedachten Form aufzugeben.

Von der US Navy, deren Führung die Schwierigkeiten aufmerksam verfolgte, kam der Vorschlag, die drei zu produzierenden Lenkwaffenzerstörer als Nachbauten der amerikanischen *Charles F. Adams*-Klasse zu beschaffen, von der seinerzeit bereits 27 Schiffe für die USA (24) und Australien (3) gebaut oder beauftragt worden waren. In einem sogenannten Schwesterschiffprogramm sollten sie auf einer amerikanischen und einer deutschen Werft zeitlich parallel entstehen.

Die Amerikaner sagten praktische Unterstützung auf den Gebieten zu, wo deutscherseits keine Erfahrung vorhanden war. Dieser Plan stieß jedoch auf Skepsis bei deutschen Fachleuten. Das angebotene Schwesterschiffprogramm wurde daher wieder verworfen.

Am 1. April 1965 ging bei den Bath Iron Works die Bestellung für die Zerstörer DDG 28 bis DDG 30 ein

Zuvor hatte die Bundesregierung den Auftrag erteilt

An dessen Stelle trat, da als rationeller und praktikabler angesehen, der komplette Bau auf einer amerikanischen Werft.

Umstrittener Entschluss

Die Entscheidung war nicht unumstritten. Auch deshalb, weil es deutschen Werften damals an Aufträgen mangelte. Andererseits schuf man damit aber auch die Voraussetzungen dafür, dass die Marine künftige Reparatur- und Instandsetzungsaufträge an deutsche Werften vergeben konnte. Letzteres war von erheblicher Bedeutung, um den Bundestag dazu zu bringen, zuzustimmen.

Die nach deutschen Vorgaben in der Ausstattung – unter anderem verbesserte Wohneinrichtungen, größeres Schiffslazarett, Entölungsanlage für Bilgenwasser, Navigationsanlagen, Funkanlagen – leicht modifizierten Einheiten entstanden dann in den USA bei der Werft Bath Iron Works in Bath/Maine.

Nach einer deutsch-amerikanischen Vereinbarung vom 11. Mai 1964 gab die US Navy sie als DDG 28 bis DDG 30 bei der Bauwerft in Auftrag. Der Stückpreis bezifferte sich auf 44 Millionen US-Dollar, nach anderer Quelle 200 Millionen D-Mark – für heutige Verhältnisse recht „billig".

1. Zerstörergeschwader

Benannt nach hochdekorierten Soldaten des Zweiten Weltkriegs, stellten die Einheiten noch in den USA als *Lütjens*, *Mölders* und *Rommel* am 22. März 1969, 20. September 1969 und 2. Mai 1970 für die Bundesmarine in Dienst. Nach ausgiebiger Erprobung und Einfahrzeit trafen sie am 9. Dezember 1969, 29. Juni 1970 und 16. März 1971 in Deutschland ein und bildeten das neu aufgestellte 1. Zerstörergeschwader in Kiel. Amtsintern erhielten sie die Bezeichnung Flugkörperzerstörer Klasse 103.

Konkurrenzfähig

Sie waren damit die ersten Flugkörper- und Systemschiffe der Bundesmarine. Erstmals verfügte die Bundesmarine über Kampfschiffe, die einen Vergleich mit modernen Einheiten anderer NATO-Partner nicht mehr scheuen mussten. Sie blieben rund 30 Jahre im Dienst der deutschen Seestreitkräfte.

Der stählerne Glattdeckrumpf war in 17 wasserdichte Abteilungen unterteilt. Er wies vorne einen deutlich erkennbaren hohen Deckssprung auf und hatte einen markanten Sichelbug sowie achtern ein gekrümmtes Spiegelheck. Die Aufbauten aus Leichtmetall bestanden aus einem kastenförmigen Brücken- und einem kleiner gehaltenen Mittelteil. In jedem Aufbautenkomplex war ein Schornstein mit seitlichen Rauchgasableitungen integriert. Unmittelbar vor dem vorderen Schornstein stand als Sensorträger ein Dreibeinmast.

An der vorderen Kante des achteren Schornsteins saß ein kleiner Stengenmast. Bei einer Länge von 134,48 Metern verdrängten die Zerstörer der *Lütjens*-Klasse 4.544 Tonnen. Die Zerstörer besaßen ABC-Schutz, das heißt, die Besatzung konnte die Innenräume gasdicht verschließen und das ganze Schiff unter einen Wassersprühschirm legen. Die Antriebsanlage bestand aus zwei Sätzen von General Electric Getriebeturbi-



MODERNSTE TECHNIK: Der Funkraum auf dem Zerstörer und Museumsschiff *Mölders* Foto: Karr

KOMMANDOSTAND: Einst war sie mit Leben erfüllt, heute ist die Brücke des Zerstörers und Museumsschiffes *Mölders* fast verwaist Foto: Karr

DETAILS ZERSTÖRER *MÖLDERS*

Bord-Nr.	D 186		
Bauwerft	Bath Iron Works, Bath/Maine, USA		
Baudaten	**Kiellegung** 12.4.1966	**Stapellauf** 13.4.1968	**in Dienst** 20.9.1969
Namensgebung	Oberst Werner Mölders (* 18.3.1913, † 22.11.1941)		
Verbleib	am 28.5.2003 außer Dienst gestellt, seit 2005 Museumsschiff im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven		





PUBLIKUMSMAGNET: ***Mölders*** **liegt als Museumsschiff im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven** Foto: Karr

ELEGANTE LINIEN: Der Zerstörer *Mölders* in seinem ersten Aussehen Foto: Deutscher Marinebund



FLUGKÖRPERSTART: Der Abschuss eines Schiff-Luft-Flugkörpers „Tartar" von einem amerikanischen Kreuzer Foto: US Navy

GEZIELTE ÜBERWACHUNG: An solchen Konsolen wurde einst in der Operationszentrale der *Lütjens*-Klasse der See- und Luftraum um einen Marineverband kontrolliert Foto: Karr



KOMFORT: Die Kommandantenkammer gewährte schon ein gewisses Maß an Komfort Foto: Karr

RÜCKSICHTNAHME: Ein Mannschaftsdeck auf der *Mölders*. Bedrückende Enge im Unterkunftsbereich prägte das Bordleben. Gegenseitiger Respekt war angesagt Foto: Karr



VOR DER EIGENEN HAUSTÜR: Zerstörer *Rommel* während der Revierfahrt vermutlich auf der Kieler Förde Foto: Deutscher Marinebund

nen, die mit jeweils 35.500 PS/26.110 kW auf eine Welle wirkten. Jeder Turbinensatz war in einem eigenen Kraftwerk untergebracht und setzte sich aus einer Hochdruck-, Mitteldruck und Niedrigdruckturbine zusammen. Im normalen Betrieb gelangte der erzeugte Frischdampf zunächst in die Hochdruckturbine und dann über die Mittel- in die Niedrigdruckturbine. Damit erreichte man eine maximale Geschwindigkeit von 26 Knoten.

Für höhere Fahrtstufen musste man die Hoch- und Mitteldruckturbine parallel schalten und zudem zusätzlich Frischdampf in die Mitteldruckturbine leiten, von wo aus der Dampf in die Niedrigdruckturbine gelangte. Die Zerstörer der *Lütjens*-Klasse erreichten dann eine Höchstgeschwindigkeit von 36 Knoten. Bei 20 Knoten betrug die Fahrstrecke 4.500 Seemeilen.

Jeweils zwei Combusting Engineering Hochdruck-Heißdampf-Wasserrohrkessel waren einem Kraftwerk zugeordnet. Der Betriebsdruck betrug 90 atü, die Dampftemperatur 500 Grad Celcius und die Dampfleistung 62,5 Tonnen pro Stunde. Vier Turbogeneratoren mit je 750 kW Leistung und zwei Dieselgeneratoren von 142 PS/105 kW versorgten das Bordnetz mit elektrischem Strom.

Modernste Technik

Die Zerstörer der *Lütjens*-Klasse verfügten über den Schiff-Luft-Flugkörper „Tartar“, der gegen Luftziele in kurzer und mittlerer Distanz ausgelegt war und den man auch gegen Schiffsziele einsetzen konnte. Die Reichweite des 1,8 Mach schnellen Flugkörpers betrug 32 Kilometer. Für die Lenkung musste das Schiff das geortete Ziel mit dem Radar anstrahlen. Um es zu erreichen, orientierte sich der Flugkörper an den zurückgeworfenen Radarwellen. Der Vorrat an Flugkörpern betrug 40 Stück, die aus dem achtern auf dem Aufbaudeck stehenden Einzelstarter eingesetzt wurden.

INTERNATIONAL EINGESETZT

Die Zerstörer der *Lütjens*-Klasse nahmen regelmäßig an den Übungen der Ständigen Einsatzverbände der NATO im Atlantik (STANAVFORLANT) und im Mittelmeer (STANAVFORMED) teil

In den 1970er-Jahren wichen die „Tartars“ dem Schiff-Luft-Flugkörper „Standard Missile 1“ (SM 1). Dieser verbesserte Nachfolger des „Tartar“ war ebenfalls radargelenkt. Der SM 1 konnte eine größere Fluggeschwindigkeit erreichen. Sie lag bei 1,25 bis 3,5 Mach. Der Vorrat lag ebenfalls bei 40 Flugkörpern, die auch den gleichen Starter wie die Vorgänger nutzten.

Beginnend mit *Mölders*, kamen in den 1990er-Jahren zwei Starteranlagen des Schiff-Luft-Flugkörpersystem RAM (Rolling Airframe Missile) an Bord. Einbauorte waren der verlängerte Vorbau vor der Brücke und achtern auf der Schanz. Der Überschall-Lenkflugkörper mit autonomer Zielsuchfunktion, der Schutz gegen Schiff-Schiff-Flugkörper sowie feindliche Flugzeuge und Hubschrauber im Nah- und Nächstbereich bietet, zeichnete sich durch hohe Feuerkraft und kurze Reaktionszeit aus.

Er war eines der zuverlässigsten Waffensysteme für den Eigenschutz, seine Reichweite betrug neun Kilometer und die Fluggeschwindigkeit 2,4 Mach.

Nachrüstung

Um Seeziele besser bekämpfen zu können, rüstete man in den 1980er-Jahren auf der *Lütjens*-Klasse auch den Schiff-Schiff-Flugkörper „Harpoon“ ein, mit vorhandenem Starter auf dem Achterdeck. Als Seaskimmer besaß er in der Marschphase eine Flughöhe von zwei bis fünf Metern, stieg kurz vor dem Ziel in einem sogenannten Pop-up-Manöver auf etwa 2.000 Meter und steuerte im Endanflug das Ziel von oben an.

Der Gefechtskopf zündete zeitverzögert, sodass die Explosion im Schiffsinneren stattfand und damit erheblich mehr Schaden anrichtete als ein Aufschlagzünder. Die „Harpoon“ hatte bei 0,85 Mach eine Reichweite von 140 Kilometern.

Als Artilleriebewaffnung stand auf der *Lütjens*-Klasse vorne und achtern je ein vollautomatischer 127-mm-L/54-Turm. Die Munition wurde aus einer unter dem Geschütz liegenden Kammer maschinell gefördert, zugeführt und angesetzt. Der Turm hatte eine

Kadenz von 34 Schuss pro Minute, die Reichweite lag bei 23,6 Kilometern. Die Munition war zweigeteilt und bestand aus der Granate und der Treibladung, die erst beim Ladevorgang zusammengeführt wurden. Der Turm war eine wirkungsvolle Rohrwaffe gegen Luft-, See- und Landziele.

In den letzten Jahren kamen zum unmittelbaren Eigenschutz nochmals zwei 20-mm-Geschütze an Bord. Sie stammten von außer Dienst gestellten Landungsbooten der *Barbe*-Klasse, hatten eine Reichweite von 7.000 Metern und eine Kadenz von 1.000 Schuss pro Minute.

U-Jagdsystem

Als Bewaffnung gegen Unterwasserziele diente das Achtfachstarter U-Jagdwaffensystem „Asros" (Anti Submarine Rocket). Eine Feststoffrakete verbrachte einen 324-mm-Leichtgewichtstorpedo auf einer ballistischen Flugbahn in das berechnete Zielgebiet. Dort wurde der Torpedo abgesprengt, kam an einem Fallschirm schwebend zu Wasser und nahm dann seinen Suchlauf nach dem vermuteten U-Boot auf. Die Reichweite des Waffensystems lag bei etwa neun Kilometern.

Weiterhin waren für den 324-mm-U-Jagdtorpedo Typ Mk 46 zwei Dreier-Rohrsätze an Bord. Dieser passiv-aktive, selbst suchende U-Jagdtorpedo hatte bei 45 Knoten Geschwindigkeit eine Reichweite von rund 11.000 Metern.

Für die Luftraumüberwachung und Luftzielsuche standen als Sensoren die Radargeräte AN/SPS 40 (mittlere Reichweite, zweidimensional, Richtung, Entfernung) und AN/SPS 52 (große Reichweite, dreidimensional, Richtung, Entfernung, Höhe) mit großer Reichweite zur Verfügung. Als Beleuchtungs- und Verfolgungsradar für die Lenkung der Flugkörper fungierte das AN/SPG 51. Die Feuerleitung der Artillerie übernahm das Radar AN/SPG 53.

Diese Anlage ersetzte man später im Rahmen von Umbauten durch das AN/SPG 60, das die Matrosen auch nutzen konnten, um den Flugkörper zu lenken. Mit dem AN/SPQ 9 war ein weiteres Feuerleitradar vorhanden, das eine große Auflösung, aber nur eine geringe Reichweite aufwies. Für die Seeraumüberwachung war das Radargerät AN/SPS 67 zuständig und im Bugwulst das Sonargerät AN/SQS 23 eingebaut, das die Marine später durch ein DSQS 21 ersetzte.

Für die Elektronische Kampfführung kam in den 1980er-Jahren im Austausch gegen die vorhandene Anlage WLR/ULQ 6 die FL 1800 an Bord. Dieses neue Gerät registrierte elektromagnetische Ausstrahlungen und konnte sie über eine Datenbank anhand von bekannten Charakteristika einem Träger zuordnen. Weiterhin war es möglich, erkannte Sendequellen zu stören.

NACHRÜSTUNG: Schiff-Schiff-Flugkörper des Typs „Harpoon" wurden bei der zweiten Modernisierung auf den Zerstörern der *Lütjens*-Klasse nachgerüstet. Hier der Start auf einem amerikanischen Schiff Foto: US Navy

Herzstück: Satir

Das elektronische Herz der Zerstörer der *Lütjens*-Klasse war die rechnergestützte Datenverarbeitungs- und Übertragungsanlage „Satir" (System zur Auswertung taktischer Informationen für Raketenzerstörer), die es ermöglichte, die Lage darzustellen, die Bedrohung zu berechnen und die Daten an andere Einheiten zu übermitteln. Diese hochmodernen und kampfkräftigen Schiffe stellten im Hinblick auf ihre elektronische, fernmeldetechnische und waffentechnische Ausstattung höchste Anforderungen an die Besatzungen. Insbesondere bei der Flugabwehr in Schiffsverbänden lag ihre Stärke. Die Bundesmarine betrat mit ihnen in vielerlei Hinsicht absolutes Neuland. Im Marinejargon wurden sie wegen ihrer in allen Belangen vorhandenen absoluten Priorität auch bald als „Heilige Kühe" bezeichnet.

> **Angehörige des Abschnitts Schiffstechnik wurden *Kellerkinder* oder *Schwarzfüße* genannt**
>
> Sie waren unter anderem mit allen Aufgaben des Antriebs betraut

In den 1970er-Jahren ließ die Bundesmarine ihre Zerstörer der *Lütjens*-Klasse erstmals modernisieren. Dabei ersetzte die Marine den 127-mm-Turm durch ein neueres Modell und stellte die Kesselanlage von Schwer- auf Heizöl um. Damit erzielte man eine wesentlich sauberere Verbrennung und das lästige „Rußblasen" entfiel. Zudem konnte dadurch auch die Nachversorgung mit Brennstoff verbessert werden. Die Flottentanker mussten ab jetzt nur noch eine Kraftstoffsorte bereithalten. Die Zerstörer erhielten anschließend die Designierung Klasse 103A.

In den folgenden beiden Jahrzehnten kam es nach und nach zu weiteren Umrüs-



VETERANEN: Drei Marineveteranen – *Mölders, Weilheim* und U 10 (von links) – wurden vor dem Abwracken gerettet und können im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven besucht werden Foto: Karr

STARKE ARTILLERIE: Der vordere und achtere 127-mm-Turm Fotos (2): Karr

DETAILS ZERSTÖRER *LÜTJENS*

Bord-Nr.	D 185		
Bauwerft	Bath Iron Works, Bath/Maine, USA		
Baudaten	**Kiellegung**	**Stapellauf**	**in Dienst**
	1.3.1966	11.8.1967	22.3.1969
Namensgebung	Admiral Günter Lütjens (* 25.5.1889, † 27.5.1941)		
Verbleib	am 18.12.2003 außer Dienst gestellt, 2006 Ansprengversuche, 2012 Abbruch in Aliaga, Türkei		

IM „TUNNEL“: ***Rommel*** **bei einer Passage des Nord-Ostsee-Kanals** Foto: Deutscher Marinebund

DETAILS ZERSTÖRER *ROMMEL*



Bord-Nr.	D 187		
Bauwerft	Bath Iron Works, Bath/Maine, USA		
Baudaten	**Kiellegung** 22.8.1967	**Stapellauf** 1.2.1969	**in Dienst** 2.5.1970
Namensgebung	Generalfeldmarschall Erwin Rommel (* 15.11.1891, † 14.10.1944)		
Verbleib	am 30.6.1999 außer Dienst gestellt, Ersatzteillager für die beiden Schwesterschiffe, 2004 Abbruch in Aliaga, Türkei		



ACHTERSCHIFF: **Der Flugkörperstarter mit einem Schiff-Luft-Flugkörper SM 1 und die achtern befindlichen Feuerleit- und Radaranlagen** Foto: Karr



LUFTVERTEIDIGUNG: **Der Schiff-Luft-Flugkörper SM 1 auf der Starteranlage** Foto: Karr



U-JAGD: Insgesamt acht U-Jagdtorpedos konnten mit dem ASROC-Starter eingesetzt werden Foto: Karr



FLUGABWEHR: Ein RAM-Starter wie er nach der zweiten Umrüstung auch an Bord der Zerstörer der *Lütjens*-Klasse zu finden war Foto: Karr

tungen und Modernisierungen. Dabei wurden die alten Waffenleitgeräte der Rohrwaffen durch modernere Anlagen ersetzt und digitalisiert und weitere Radaranlagen modifiziert. Und auch die Anlagen für die Elektronische Kampfführung erfuhren eine Erneuerung.

Von dem Schiff-Luft-Flugkörpersystem RAM (Rolling Airframe Missile) und dem Schiff-Schiff-Flugkörper „Harpoon" war bereits die Rede. Das Umbauprogramm beinhaltete auch Verbesserungen in den Lebensumständen an Bord, der Einbau von biologischen Abwasseraufbereitungsanlagen folgte politischen Vorgaben des Umweltschutzes. Die Zerstörer wurden jetzt als Klasse 103B bezeichnet.

Eine nochmalige Modernisierung der *Lütjens*-Klasse wurde, auch vor dem Hintergrund des enormen Personalbedarfes (allein 100 Mann Maschinenpersonal in der Schiffstechnik) sowie der hohen Wartungs- und Betriebskosten nicht mehr durchgeführt.

Terroranschläge

Auf dem Zerstörer *Lütjens* explodierte im Februar 1974 Reinigungsflüssigkeit, wobei zwei Soldaten zum Teil schwer verletzt wurden. In positive Schlagzeilen geriet das Schiff zwei Tage nach den verheerenden Terroranschlägen in den USA vom 11. September 2001. Im Ärmelkanal begegneten sich die *Lütjens* und der US-Zerstörer *Winston S. Churchill.* Beim Passieren breitete die Besatzung ein aus einem Bettlaken bestehendes Plakat mit der Aufschrift „We Stand by You" aus.

Ein Offizier der *Winston S. Churchill* schrieb hierzu: „Es war die kraftvollste Geste, die ich je in meinem Leben gesehen habe. Als die Besatzung der *Lütjens* salutierte, gab es auf unserer Brücke kein trockenes Auge mehr." Im März 1977 traf ein ferngesteuertes Zieldarstellungsgerät bei einem Flugkörperschießen die *Mölders*, der ausgebrochene Brand konnte jedoch schnell gelöscht werden. Schlimmer kam es hingegen im Dezember 1987 bei einer weiteren schweren Brandhavarie. Das Schiff war zu diesem Zeitpunkt auf der Heimreise und stand am Eingang des englischen Kanals, als in der Kombüse durch eine überhitzte Friteuse der Brand ausbrach.

„DIDIDZI"

… war in der Marine umgangssprachlich eine häufig gebrauchte und von der Typdesignierung DDG (Destroyer Guided Missile) abgeleitete Bezeichnung der Zerstörer *Lütjens*, *Mölders* und *Rommel*

Die angrenzende Cafeteria erlitt Totalschaden, zudem wurden die über der Kombüse liegenden Räumlichkeiten stark in Mitleidenschaft gezogen. Kabelbrände legten die elektronischen Systeme lahm, sodass das Schiff manövrierunfähig wurde. Mit Unterstützung der im Verband mitfahrenden Fregatte *Niedersachsen* konnte das Feuer nach mehreren Stunden unter Kontrolle gebracht und gelöscht werden. Der Schaden belief sich auf 83 Millionen D-Mark.

Der Zerstörer *Rommel* hatte am 14. Dezember 1976 eine – je nach Betrachtungsweise – traurige und ehrenvolle Pflicht zu erfüllen. Bei der Seebestattung des verstorbenen Generalinspekteurs der Bundeswehr Admiral Armin Zimmermann, der als erster Marineoffizier dieses Amt innehatte, schoss der Zerstörer 17 Schuss Trauersalut.

Mitte der 1990er-Jahre legte die Marine die drei Zerstörer wegen umfangreicher Kesselmängel vorübergehend still, für die Überfahrt nach Kiel musste die *Mölders* in den USA eigens instand gesetzt werden. Mit Schlepperhilfe wurde die *Lütjens* aus Großbritannien nach Kiel gebracht. Die *Rommel* konnte direkt im Marinearsenal Kiel wieder fahrfähig gemacht werden.

Über 30 Jahre bildete die mehrfach durch Nach- und Umrüstungen im Kampfwert gesteigerte *Lütjens*-Klasse das starke Rückgrat der deutschen Flotte. Die drei Zerstörer waren integraler Bestandteil zahlreicher nationaler, internationaler und NATO-Manöver, unter anderem im Atlantik und im Mittelmeer. Zu Schießabschnitten und Manövern waren die Schiffe häufig in karibischen Gewässern unterwegs.

Nach dem Ende des Kalten Krieges kamen die Zerstörer in dem geänderten politischen Umfeld und in den sich daraus ergebenden neuen Seekriegsszenarien im Mittelmeer zum Einsatz. International genossen die drei Flugkörperzerstörer bei den Bündnispartnern höchstes Ansehen.

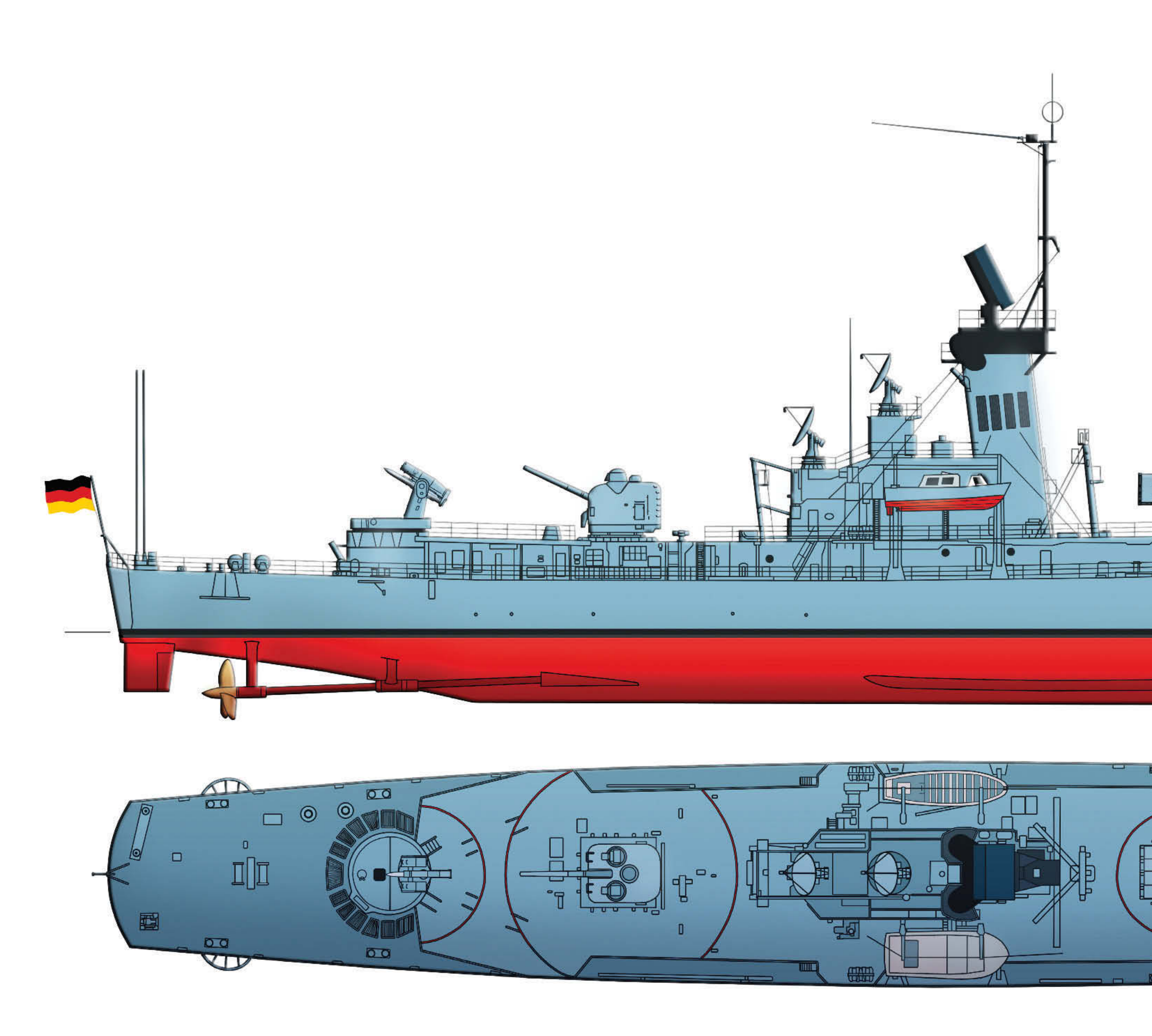
Außerdienststellung

Die *Rommel* stellte am 30. Juni 1999 als erste Einheit der *Lütjens*-Klasse außer Dienst. Der Zerstörer war zu alt, um noch grundständig überholt zu werden und die erneut defekte Kesselanlage instand setzen zu lassen.

Vier Jahre später holte auch die *Mölders* am 28. Mai 2003 Flagge und Wimpel nieder und am 18. Dezember desselben Jahres die *Lütjens*. Während *Lütjens* und *Rommel* den Weg der Verwertung gingen, blieb die *Mölders* als Deutschlands größtes Museumskriegsschiff der Nachwelt erhalten. Sie kann im Deutschen Marinemuseum in Wilhelmshaven besichtigt werden.

Insgesamt rund 2.075.000 Seemeilen hat das Zerstörer-Trio *Lütjens* (800.000 sm), *Mölders* (675.000 sm) und *Rommel* (600.000 sm) auf den Weltmeeren zurückgelegt. Mit ihrem Ausscheiden endete in der Deutschen Marine zugleich auch die Ära der dampfgetriebenen Schiffe. Ihre Aufgaben in der Verbandsflugabwehr nehmen seither die Fregatten der *Sachsen*-Klasse wahr. ⚓

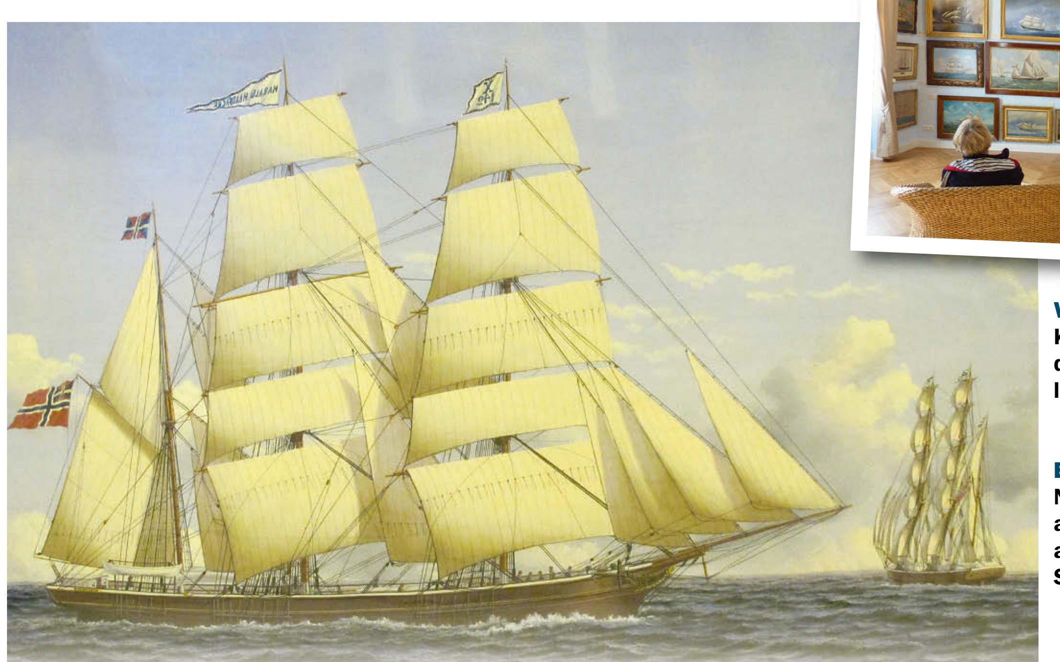
Zerstörer *Rommel*





D187

NWL



WINDJAMMER-MUSEUM IN BARTH: Kapitänsbilder, deren Ursprung an den europäischen Mittelmeerküsten lag, in allen denkbaren Facetten

Fotos: Olaf Rahardt

EIN KLASSISCHES KAPITÄNSBILD: Norwegische Bark *Harald Raargagre*, angefertigt für Kapitän Jens Eeg aus Bergen. Das Original hängt im Seefahrtsmuseum in Bergen

Kapitänsbilder – Eine spezielle Gattung der Marinemalerei

Kostbare Erinnerungen

Der ganz persönliche Bezug zu dem dargestellten Schiff zeichnete sogenannte Kapitänsbilder aus, die mehr als ein Jahrhundert Bestand hatten und erst von der Fotografie verdrängt wurden

Von Olaf Rahardt

Die Kapitänsbilder etablierten sich Anfang des 19. Jahrhunderts in der Marinemalerei. Es ging weniger darum, den Kapitän eines Schiffes in Pose zu verewigen, sondern sein Schiff als Portät wiederzugeben. Die Auftraggeber, die besonderen Wert auf Detailgenauigkeit legten, da sie ihr Schiff ja bestens kannten, waren meist die Kapitäne oder Eigner.

Typische Kapitänsbilder besaßen häufig wiederkehrende, markante Stilelemente. So stellte der Künstler das Schiff möglichst unter vollen Segeln in einer Breitseitansicht dar, oft mit einer leichten Krängung, um dem Betrachter einen Blick auf das Oberdeck zu gewähren. Bug- und Heckzier spielten dabei eine wichtige Rolle, da diese das Schiff erkennbar machten. Um diese individuellen Bauteile bestmöglich zu zeigen, beinhalteten einige Kapitänsbilder sogar eine zusätzliche Ansicht ein und desselben Schiffes mit Bug- und/oder Heckansicht auf ein und demselben Gemälde.

Individualität zählt

Häfen oder Küstenabschnitte, die ein bestimmtes Fahrtgebiet kenntlich machten, dienten als Hintergrundmotive, und Nationalflaggen, Namenswimpel sowie Nummernflaggen ergänzten die Individualität des Schiffes. Ein Textband am unteren Bildrand nannte gelegentlich auch den Schiffsnamen und den des Kapitäns. Die Schöpfer dieser Kunstwerke waren nicht immer geschulte Kunstmaler, sondern auch seefahrende, gleichwohl begabte Autodidakten. So erklärt sich die unterschiedliche Qualität der Bilder.

Spätestens seit der Mitte des 19. Jahrhunderts war es üblich, dass ein Kapitänshaushalt mit einem Gemälde des Schiffes geschmückt war. In den Reedereikontoren erinnerten diese Gemälde an den Bestand des Unternehmens. Als sich die Fotografie allmählich durchsetzte, verloren die Kapitänsbilder langsam an Bedeutung. Daher sind mehrheitlich Segel- und weniger Dampfschiffe auf den traditionellen Kapitänsbildern zu sehen.

Sehenswerte Sammlung

Die gesamte Bandbreite können Besucher in dem 2017 neu eröffneten und überaus sehenswerten Windjammer-Museum in Barth besichtigen. Basierend auf einer privaten Sammlung, beherbergt diese einzigartige Präsentation in einer Villa aus dem Jahre 1895 mehr als 400 Exponate aus dem 19. und 20. Jahrhundert, darunter allein 170 Kapitänsbilder, die zwischen 1807 und 1940 entstanden sind. Die Oberetage ergänzt diese zweidimensionalen Kunstwerke durch mehr als 200 Halbmodelle und Dioramen aus gleicher Epoche. Weitere Infos: www.windjammer-museum.de ⚓



DIORAMA MIT HALBMODELL: Das Museum zeigt auch solche Seemannsarbeiten; als Baumaterial diente alles, was an Bord verfügbar war

Foto: Dieter Pevestorf



Auf Schleichwegen in die Heimat

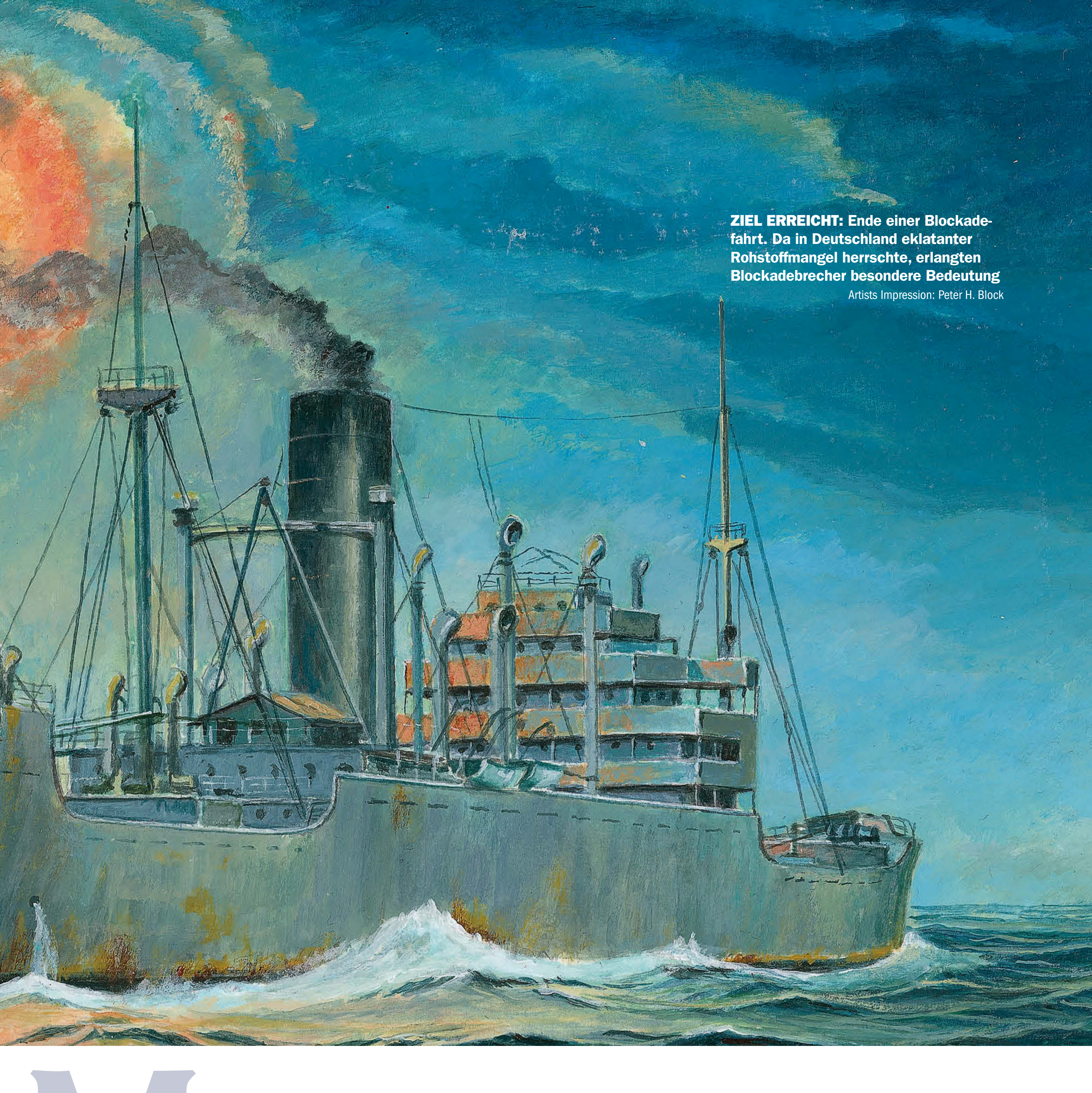
Blockadebrecher

Deutsche Handelsschiffe im Kriegseinsatz

Von Peter H. Block

Der historische Hintergrund

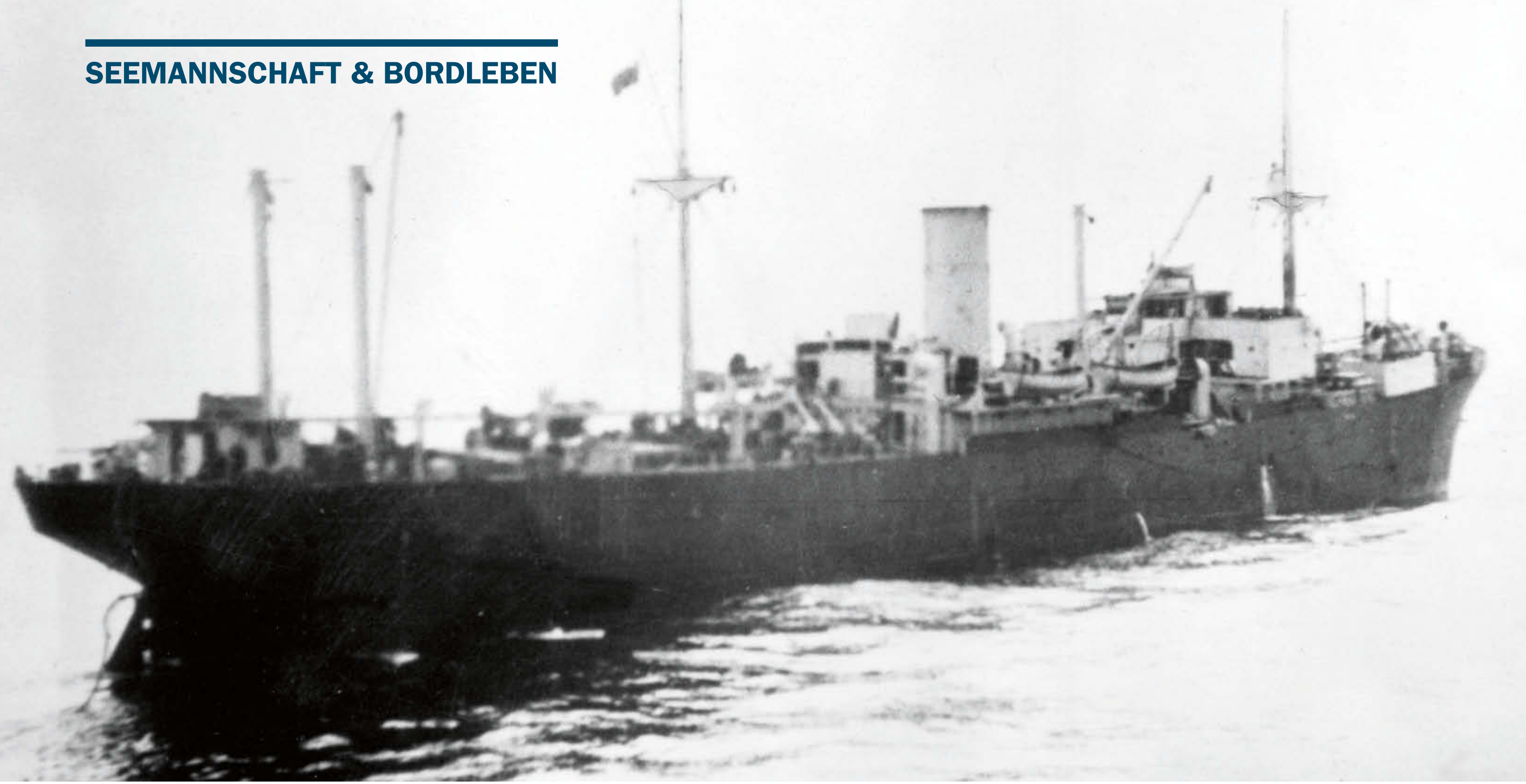
Bei Kriegsausbruch 1939 fuhr mehr als die Hälfte der deutschen Handelsschiffe auf fernen Meeren oder lag in ausländischen Häfen. Um in die Heimat zu kommen, mussten sie die Seeblockade überwinden, mit der Großbritannien die Zufahrtswege nach Deutschland abgeriegelt hatte. Aber das Meer war groß und weit, und so gelang es einem Teil dieser Schiffe, mit viel List und Tücke nach Deutschland durchzubrechen, zumal nach der Niederlage Frankreichs den Skippern auch die westfranzösischen Häfen offenstanden. Da Deutschland auf die Zufuhr kriegswichtiger Rohstoffe wie Öl, Zinn, Bauxit, Zellulose, Stahl und Kautschuk angewiesen war, wurde vom Marinesonderdienst der Seekriegsleitung (Skl) ab 1941 ein regelrechter Liniendienst mit Handelsschiffen als Blockadebrecher zwischen Deutschland und Japan eingerichtet, wobei die Schiffe hochwertige Maschinenteile und optische Geräte als Gegenleistung für Japan mitnahmen. Als Ziel hatte man sich deutscherseits die Einfuhr von jährlich 50.000 Tonnen Gütern gesetzt. Erreicht wurde diese Zahl nie, auch wenn Schiffe wie die *Rio Grande* der Hamburg-Süd mehrere Reisen machten. Von insgesamt 217.315 Tonnen in Ostasien verschiffter Güter kamen tatsächlich nur 103.805 Tonnen (47,7 Prozent) in Deutschland an. Der Rest wurde unterwegs gekapert oder versenkt.



ZIEL ERREICHT: Ende einer Blockadefahrt. Da in Deutschland eklatanter Rohstoffmangel herrschte, erlangten Blockadebrecher besondere Bedeutung

Artists Impression: Peter H. Block

Montag, 8. April 1940. Ein nasskalter, ungemütlicher Abend. Nebel liegt über der mit geringer Dünung nur mäßig bewegten See. Der leichte, ablandige Wind treibt die weißlichen Schwaden auf den Dampfer zu, der sich mit halber Fahrt und südlichem Kurs dicht unter der norwegischen Küste hält – das 7.369 BRT vermessende Fracht- und Passagierschiff *Seattle* der HAPAG, das im Frieden den Liniendienst zwischen dem kanadischen Vancouver und der Westküste Nordamerikas versah. Aber jetzt ist Krieg, und Kapitän Hermann Lehmann will sein Schiff über Norwegen nach Hause bringen. Dazu hatte er zunächst das holländische Willemstad auf Curacao angelaufen und seine 60 Passagiere an Land gebracht, bevor er dann heimlich am 4. März den Hafen mit Kurs auf die Dänemarkstraße verlassen hat – ohne Seekarten, denn diese hatten die Holländer konfisziert. Nur eine Übersichtskarte von Norwegen hatten sie ihm gelassen. Für die Heimfahrt hat Lehmann das Schiff neu pönen lassen, es trägt jetzt Dunkelgrau. Die für die HAPAG typischen ockergelben Schornsteine mit den schwarz-weiß-roten Ringen zeigen sich nun in trostlosem Schwarz. So getarnt, hat das Schiff den Atlantik überquert und nach Passieren der Dänemarkstraße um Island herum



IN SEE: Der Hilfskreuzer *Atlantis* brachte die *Doggerbank* ex *Speybank* als Prise ein. Die Marine setzte den Zuwachs fortan als Minenschiff und Blockadebrecher ein

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Kurs auf das norwegische Tromsoe genommen. „Gratuliere, Herr Kap'tän." Der Erste Offizier lüftet seine Mütze. „Eine seemännische Glanzleistung so ganz ohne Seekarten."

„Woran Sie nicht unbeteiligt sind, Jürgensen", gibt Lehmann das Kompliment zurück. „Sobald wir in Tromsoe sind, gleich neue Karten besorgen!"

Mit aufgefrischtem Seekartenbestand läuft die *Seattle* die norwegische Küste hinunter und erreicht am 7. April Hagesund. Ab dort begleitet der Zerstörer *Gyller* das Schiff weiter durch die norwegischen Hoheitsgewässer. Aber dann kommt der Nebel. Die Schiffe fahren wie durch Watte, und der achteraus laufende Zerstörer zeigt sich nur noch als diffuser Schatten, bis er mit zwei Heultönen aus seinem Typhon auf sich aufmerksam macht und längsseit heranschert.

„Hallo *Seattle*!", ruft der Kommandant durchs Megaphon herüber. „Habe Order, sofort Kristiansand anzulaufen."

Kapitän Lehmann zeigt „verstanden" und der Zerstörer dreht ab. Lehmann entscheidet, näher an die Küste heranzugehen und zu ankern. Bei dieser Wetterlage ist ihm die Weiterfahrt in dem klippenreichen Küstengebiet einfach zu riskant. Er ist nicht mit seinem Schiff Tausende Meilen gedampft, um es so kurz vor der eigenen Haustür noch zu verlieren, und den Lotungen nach stehen sie ohnehin kurz vor Kristiansand.

„Wir gehen hier zu Anker", erklärt er seinem Ersten. „In der Suppe laufe ich nicht weiter. Ich lege mich aufs Ohr, lassen Sie mich morgen früh um 5 Uhr wecken!"

Am anderen Morgen hat es so weit aufgeklart, dass die *Seattle* ihre Fahrt fortsetzen kann. Es ist zwar noch dunkel, aber wenigstens bläst der Wind den Nebel nach See. An Backbord schälen sich eine Insel und verschiedene Schären aus dem noch leichten Dunst.

„Oksöy Backbord voraus", meldet der Erste, der eine Peilung genommen hat. „Einfahrt von Kristiansand."

„Kriegsschiff Steuerbord achteraus!"

Der alarmierende Ruf des Ausgucks lässt die Offiziere zur Steuerbordnock stürzen, und was sie da aufkommen sehen, ist zweifellos der Schatten eines Kreuzers. „Aber da kommen noch mehr – Zerstörer oder Torpedoboote. Wohl Engländer, halten direkt auf uns zu. Ruder hart Backbord!", schreit Lehmann ins Ruderhaus. „Maschine voll voraus!"

Schrilles Klingeln des Maschinentelegrafen. Die Umdrehungen steigern sich, das Schiff legt sich in der Drehung leicht über. Kapitän Lehmann will in den Fjord hinein, in den Schutz des Hafens. Norwegen ist ja neutral. Aber die fremden Kriegsschiffe kommen näher, bis das Lotsenboot auftaucht und an den Kreuzer heranschert. Der stoppt, und Kapitän Lehmann sieht seine Chance, vor den vermeintlichen Engländern in den Kristiansandfjord einzulaufen. Hier wäre er sicher. Ein Blick achteraus zeigt ihm, dass der Kreuzer wieder Fahrt aufgenommen hat und sich heranschiebt. Und dem folgt eine ganze Armada – Torpedo- und Schnellboote!

„Mein Gott, was ist hier los?"

„Voraus roter Stern, Herr Kap'tän!"

Weit vor ihnen, von der den Hafen deckenden Festungsinsel Oddenröy, ist ein roter Signalstern gefeuert worden. Blutrot steigt er hoch, zieht seine kometengleiche Bahn als unmissverständliches Warnsignal. Daraufhin forciert der Kreuzer seine Fahrt, die Bugwelle steigt höher. Und dann tun sich auf Oddenröy gelbrote Feuerschlünde auf, grollend rollt der Donner der Festungsbatterien durch den Fjord. Vor und neben dem Kreuzer wuchten masthohe Aufschläge aus dem dunklen Fjordwasser.

„Schwere Kaliber, Herr Kap'tän. Schätze 24 Zentimeter!"

„Wenn sie uns nur die verdammten Engländer vom Leibe halten."

„Aber das sind keine Engländer – das sind Deutsche!" Der Erste hat die Kriegsflagge an der Gaffel des Kreuzers erkannt. Kapitän Lehmann reißt das Glas hoch, richtet es auf den heranrauschenden Kreuzer – und blickt in einen grellen Feuerball. Drei glühende Punkte jagen über sein Schiff hinweg in den noch dunklen Fjord hinein und explodieren auf der Festungsinsel. Der Kreuzer hat das Feuer mit einer Vollsalve aus seinem vorderen Drillingsturm erwidert. Zwei, drei Salven noch, dann dreht der Kreuzer im

gut liegenden Feuer der Norweger ab. Und mit ihm der ganze Verband.

„Na, Gott sei Dank!“ Lehmann wischt sich den Schweiß von der Stirn. Ihm ist warm geworden beim Jaulen der Granaten, die über seinen Kopf hinwegflogen. „Jetzt haben wir es bald geschafft!“ Voraus, fast schon zum Greifen nah, die Festung. Und dahinter Kristiansand, der rettende Hafen. Den dort liegenden Zerstörer *Gyller* kann er schon sehen. Doch dann ist da noch ein Brummen in der Luft, das zu einem unheilvollen Dröhnen anschwillt. Stetig lauter werdend, hüllt es den ganzen Fjord ein.

„Bomber!“, schreit jemand. „Aber das sind doch deutsche Maschinen!“

Da kracht es auch schon. Die *Seattle* wird geschüttelt wie von Titanenfäusten. Die Männer im Ruderhaus reißt es von den Beinen, der Geruch von Sprengstoff und verbrannter Farbe hüllt das Schiff ein. Kapitän Lehmann wankt hinaus auf die Brücke und sieht gerade noch, wie der im Hafen liegende Zerstörer das Feuer auf sein Schiff eröffnet. Auf Kernschussweite sitzt jeder Schuss. Granaten schlagen in den Rumpf, krepieren inmitten der leicht entzündlichen Ladung. Die fängt sofort Feuer und das breitet sich schnell aus. Löschen geht nicht, die Löscheinrichtungen sind sämtlich zerschossen und Kapitän Lehmann sieht keine Möglichkeit mehr, sein Schiff noch zu retten. Er befiehlt die Besatzung in die Boote.

Als brennendes Wrack, auf dem das Feuer weiter schnell um sich greift, treibt die *Seattle* in die Innenschären und läuft auf – tragisches Ende eines erfolgreichen Blockadedurchbruchs. Aber Kapitän Lehmann hat ja nicht ahnen können, dass er so kurz vor der Heimat in den Aufmarsch der Wehrmacht zur Besetzung Norwegens hineinlaufen würde. Der sonst so umsichtige Kapitän hat einfach nur das Pech gehabt, zur falschen Zeit am falschen Ort zu sein.

So weit wie die *Seattle* sind viele andere Schiffe, die sich als Blockadebrecher versuchten, gar nicht erst gekommen. Und nicht immer trug der Gegner die Schuld daran, wie das Beispiel der *Spreewald* zeigen wird. Mit kriegswichtigen Versorgungsgütern wie Rohgummi, Wolfram und Chinin hat der 5.093 BRT große HAPAG-Frachter am 21. Oktober 1941 den mandschurischen Hafen Dairan verlassen und marschiert zunächst in den Südpazifik, um bei den Gesellschaftsinseln vom Etappenschiff *Kulmerland* 86 Zivilgefangene der vom Hilfskreuzer *Kormoran* versenkten Schiffe zu übernehmen. Dann führt die Route weiter um Kap Hoorn in den Nordatlantik und am Nachmittag des 31. Januar 1942 direkt vor die schussbereiten Torpedorohre von U 333 und Kapitänleutnant Peter Erich Cremer. Der weiß nichts von dem Blockadebrecher und ist nach Betrachten des Schiffes im Sehrohr der festen Überzeugung, einen britischen Dampfer im Fadenkreuz zu haben, was auch sein Eins WO bestätigt. Cremer schießt zwei Torpedos, und die treffen nur zu gut.

Die SOS-Rufe des sinkenden Blockadebrechers, der sich erst als Engländer meldet und erst in einem späteren Hilferuf seine wahre Identität lüftet, fängt man auch im Hauptquartier des BdU in Kernevel auf. Als dann noch der Funkspruch mit dem Versenkungserfolg von U 333 mit Positionsangabe in Kernevel eintrifft, dämmert es den Stabsoffizieren, wen Cremer da versenkt hat – den sehnlichst erwarteten Blockadebrecher. Der BdU versucht zu retten, was zu retten ist, und beordert sieben U-Boote zur Untergangsstelle. Aber nur U 105 (Korvettenkapitän Schuch) findet am 2. Februar drei Rettungsboote und drei Flöße mit Überlebenden: 24 der 60 deutschen Seeleute und 58 von 86 britischen Gefangenen.

Aber Cremer trifft keine Schuld. Er wusste ja nichts von dem Blockadebrecher, der überdies in einem anderen Marinequadrat von U 575 als Geleitschutz erwartet wurde. Und die *Spreewald* hat sich auf dieser letzten Etappe in Schweigen gehüllt und auch nicht die befohlene Standortmeldung gefunkt. Angesichts dieser Sachlage kann das von Admiral Dönitz sofort einberufene Kriegsgericht nicht anders, als Peter Erich („Ali“) Cremer von der Anklage „Ungehorsam in Tateinheit mit fahrlässiger Tötung und Wehrmittelbeschädigung“ freizusprechen. Da die Versenkung durch ein eigenes U-Boot nicht bekannt werden darf, werden alle Beteiligten eidlich zur Geheimhaltung verpflichtet. Die betreffende Akte St.L.J.I.50/42 wird bei Kriegsende mit anderen Kriegsgerichtsakten verbrannt.

Vom eigenen U-Boot versenkt wird auch die *Doggerbank*, als britische Speybank eine Prise des Hilfskreuzers *Atlantis*. Mit seiner wertvollen Rohstoffladung läuft das Schiff nach Bordeaux, wo man es zum Hilfskriegsschiff umbaut. Als Minenschiff geht die *Doggerbank* wieder in See, legt vor Kapstadt und Kap Agulhas Minen und läuft dann über Java nach Yokohama. Auf der dortigen Mitsubishi-Werft gründlich überholt, macht das Schiff am 17. Dezember 1942 die Leinen los, um in Kobe, Saigon und Singapur Rohstoffe zu laden – insgesamt 7.000 Tonnen Felle, Kautschuk, Opium, Edelmetalle, Pflanzen- und Fischöle.

Dann Kurs Batavia, wo das Schiff letztmalig Brennstoff, Proviant und Wasser bunkert und von dort die lange Heimreise nach Westfrankreich antritt. Der Törn durch den Indischen Ozean, um Afrika herum in den Südatlantik verläuft auch ohne Zwischenfälle, bis die Fahrt am Abend des 3. März 1943 etwa 730 Seemeilen südwestlich der Azoren in einer Torpedosalve von U 43 (Schwandtke) ein jähes Ende findet. Sieben Minuten nach dem ersten Treffer ist die *Doggerbank* von der See verschwunden. Ein spanischer Tanker wird 26 Tage später lediglich einen Überlebenden auffischen.

„Sind wohl Engländer, halten direkt auf uns zu. Ruder hart Backbord, volle Fahrt voraus“

Kapitän Lehmann, Kommandant der *Seattle*

Auch Schwandtke kann kein Vorwurf gemacht werden, wusste er doch nichts von dem Blockadebrecher. Und Kapitän Schneidewind von der *Doggerbank* ist zu schnell gewesen, stand mit dem Schiff wesentlich weiter nördlich als in der Segelanweisung vorgegeben. Auch hier hätte ein Kurzsignal mit der Positionsangabe das Unglück verhindern können. Aber aus Furcht vor den alliierten Abhörsta-

tionen hat es Kapitän Schneidewind unterlassen. Andere Blockadebrecher machen ihrem Namen alle Ehre und treffen wohlbehalten in ihren Häfen ein. Die einen mit viel Glück, die anderen mit dem Können gewitzter und erfahrener Kapitäne wie der des Etappen-Versorgers *Tannenfels*.

Das 7.840 BRT vermessende Motorschiff der DDG Hansa hat, von Japan kommend, am 27. September 1942 östlich Bahia die Besatzung des Hilfskreuzers *Stier* übernommen, den die Seeleute nach dem Gefecht mit dem bewaffneten US-Frachter *Stephen Hopkins* nach zahlreichen Treffern aufgeben musste. Nach Norden laufend, muss Kapitän Haase mit seiner *Tannenfels* die Natal-Freetown-Enge passieren, wenn er an die französische Atlantikküste will. Und hier haben ihm die Alliierten einen dicken Stein in den Weg gelegt mit der Bekanntgabe, dass „alle Schiffe die brasilianische Insel St. Paul in einem Abstand bis zu höchstens 100 Seemeilen zu passieren haben". Sämtliche in größerem Abstand passierenden Schiffe würden von Flugzeugen ohne Warnung angegriffen und versenkt.

Frechheit siegt. Also hält sich Kapitän Haase brav an den vorgegebenen Weg, braust nachts mit 16 Knoten in die Enge zwischen Südamerika und Afrika und wird auch von patrouillierenden Flugzeugen nicht behelligt. Er fährt ja auf dem Zwangsweg, hat also nichts zu verbergen. Zwei Tage später lässt Haase wieder auf geruhsame neun Knoten gehen und dampft den 30. Längengrad hoch, bis er nördlich der Azoren auf 45 Grad Nord nach Osten dreht und mit 14 Knoten direkten Kurs auf Bordeaux nimmt. Dabei sichtet der Ausguck einen Flugzeugträger mit Zerstörergeleit. Gerade noch rechtzeitig, sodass Haase langsam, fast unmerklich auf Nordkurs gehen kann, Richtung England.

Doch die britische Kampfgruppe beachtet den einsamen Dampfer nicht. Dafür aber die Sunderland, die wenig später die *Tannenfels* anfliegt. Alarm! Die Fla-Kanoniere stürzen an die Geschütze; stilgerecht, mit englischen Stahlhelmen.

„Wer sind Sie?" – „Hier *MS Tannenfels.*" – „Stoppen Sie sofort und ankern Sie!"

Austausch zwischen Blockadebrecher und Sperrbrecher

Aber sie schießen nicht, sie winken der in knapp 100 Meter Höhe anfliegenden Maschine zu. Und tatsächlich – die Briten in der Kanzel winken zurück, dann drehen sie ab. Kapitän Haase wischt sich den Schweiß von der Stirn; noch mal gut gegangen. Probleme gibt es erst, als das Schiff schon vor der Gironde-Mündung steht. Denn da steht auch ein deutscher Sperrbrecher. Wie ein Wachsoldat steht er da und macht sich wichtig.

„Wer sind Sie?", blinkt seine Signallampe.

„*MS Tannenfels* von Japan nach Bordeaux", lässt Haase herübermorsen. Das sollte eigentlich genügen, um den Blockadebrecher in Empfang zu nehmen und in den Hafen zu geleiten. Doch diesem genügt es nicht. Seine Signallampe blinkt unmissverständlich: „Stoppen Sie sofort! Ankern Sie auf der Stelle!"

Jetzt wird es dem *Stier*-Kommandanten, Kapitän zur See Gerlach, zu bunt. Er stellt sich neben den Signalgast. „Geben Sie rüber: Hier *Tannenfels* mit Besatzung HSK *Stier* an Bord. Kapitän zur See Gerlach!"

Dann braust der Blockadebrecher mit *full speed* an dem verdutzten Sperrbrecher vorbei. Dem bleibt nichts anderes übrig, als schleunigst zu wenden und hinterherzulaufen. Blamabel genug, aber gegen einen Stabsoffizier kann der Sperrbrecher-Kommandant nicht anstinken. Und die *Tannenfels* kann ihre komplette Ladung Kautschuk, Speiseöl, Felle, Wolfram, Titan, Kupfer, Heizöl, Opium und Chinin in Bordeaux löschen.

Im Gegenverkehr laufen in der Zeit zwischen Juli und Dezember 1942 elf Schiffe von Bordeaux nach Ostasien aus, von denen sich die *Anneliese Essberger*, die *Germania* und die italienische *Cortelazzo* bei Feindannäherung selbst versenken. Ein viertes Schiff, der Motortanker *Spichern*, muss nach Flugzeugangriffen in der Biskaya beschädigt umkehren. Sieben Schiffe erreichen ihr Ziel – eines davon ist die *Rio Grande*.

Das im März 1939 fertiggestellte Motorschiff der Hamburg-Süd hat unter Kapitän von Allwörden bereits eine Japanfahrt erfolgreich hinter sich gebracht und läuft am 28. September 1942 erneut aus. Im Gepäck befindet sich neben vielen Dingen für Japans Kriegswirtschaft auch ein AEG-Kraftwerk. Den 90-Tonnen-Generator haben die Stauer auf zwei Kisten mit Maschinenfundamenten gepackt und auf die Kisten groß und fein säuberlich den Bestimmungshafen gepinselt: Dairan, das liegt in der Mandschurei!

Der I. Offizier der *Rio Grande* glaubt seinen Augen nicht zu trauen und wird sofort beim Hafenkommandanten vorstellig. Er tobt: „Uns hat man mit Kriegsgericht gedroht, wenn wir auch nur ein Wort über den Bestimmungshafen ausplaudern. Und hier kann es jeder Hafenarbeiter von der Ladung ablesen?"

„Die Franzosen sind zuverlässig", räumt man seine Bedenken aus. „Da machen Sie sich mal keine Sorgen."

Jetzt macht sich der Erste erst recht Sorgen!

Stromabwärts manövriert sich die *Rio Grande* in die offene See, Generalkurs Süd. Querab der spanischen Küste dann der erste Luftangriff. Zwei Sunderlands der Royal Air Force stürzen sich auf den Blockadebrecher, werden aber im rasenden Abwehrfeuer der Fla-Waffen am gezielten Bombenwurf gehindert. Nachts kommen sie wieder. Vier Maschinen laden ihre Bomben ab und die *Rio Grande* verschwindet im tosenden Wirbel hochsteigender Wassermassen. Eine Bombe kracht in die Brücke, reißt ein Riesenloch, explodiert aber nicht. Kapitän von Allwörden wuchtet sie kurzerhand über Bord.

Nach einem kurzen Aufenthalt im spanischen El Ferrol dampft das Schiff ums Kap der Guten Hoffnung in den Indischen Ozean und über Batavia nach Japan und löscht dort am 2. Januar 1943 seine Ladung. Am 28. Januar verlässt die *Rio Grande* Yokohama, um in Saigon und Singapur noch Kautschuk, Rohjod, Rohopium und Wolframerz zu laden. Dann dampft von Allwörden über Batavia durch die Sunda-Straße wieder in den Indischen Ozean, als der Funker seinem Kapitän einen Funkspruch überreicht.

„Befehl von der Skl, Herr Kap'tän: Wir sollen umkehren!"

„Was – umkehren? Nur wir?"

Nein, auch drei andere Blockadebrecher, die zu dieser

Zeit die Heimreise angetreten haben, erhalten den gleichen Befehl. Der Skl in Berlin ist die Sache zu heiß geworden, nachdem der Gegner durch Verstärkung seiner Überwachungsstreitkräfte im Atlantik mehrere Blockadebrecher auf ihrem Weg nach oder aus dem Fernen Osten abgefangen hat. Jetzt will man warten, bis die Tage kürzer werden und die dunklen Wintermonate einen gewissen Schutz bieten. So kehrt die *Rio Grande* zunächst einmal um und tritt dann am 4. Oktober erneut die Heimreise an. Über Singapur und Batavia läuft von Allwörden in antarktische Gewässer und wird dort von Berlin erneut gestoppt. Die Skl will erst die schnelleren Blockadebrecher *Osorno* und *Alsterufer* durch die Biskaya geleiten. Beide Schiffe werden während der Weihnachtstage erwartet.

Die *Osorno*, ein 6.951 BRT großes Motorschiff der HAPAG, hat unter Kapitän Paul Hellmann schon eine Reise von Japan nach Europa und retour zurückgelegt und rüstet sich jetzt zum erneuten Durchbruch. Aus dem Indischen Ozean kommend, dampft das 16 Knoten schnelle Schiff mit seiner Kautschukladung den Südatlantik hoch und wird kurz vor der Natal-Freetown-Enge von einer Liberator der US Navy Bomber Squadron 107 auf Ascension misstrauisch beäugt. 40 Minuten lang, wobei Kapitän Hellman auf langsame Fahrt geht. Dann dreht der Pilot ab. Und die *Osorno* dreht wieder auf, Kurs Neufundlandbank. Ab dort will Hellman auf Ostkurs gehen und auf 45 Grad Nord Bordeaux direkt ansteuern.

Bei der Marinegruppe West in Paris verfolgt man gespannt die Fahrt des Blockadebrechers, dessen Kurs man ständig mitkoppelt. Fast täglich gehen über den Tastfunk Kursanweisungen an die *Osorno*, um das Schiff von Geleitzügen und erkannten Flottenbewegungen des Gegners fernzuhalten. Auf der großen Seekarte im Lagezimmer wird laufend der vermutete Standort des Schiffes markiert, das Fähnchen mit der Position täglich um etwa 330 Seemeilen weiter nach Norden gesteckt. Am 18. Dezember steckt es in Höhe der Azoren, dort müsste die *Osorno* nach den Koppeltafeln an diesem Tage sein.

Und da ist sie auch tatsächlich!

„Scharf Ausguck halten!“, mahnt Kapitän Hellmann die Wachgänger. „Hier müssen wir mit verstärkter Luftüberwachung rechnen.“

Eigentlich unnötig. Seine Crew ist eine eingespielte Mannschaft, auf die er sich verlassen kann und die weiß, was auf dem Spiel steht. Sie wollen ja alle wieder nach Hause. Unablässig kreisen die Gläser; jeder der Ausgucke hat seinen 90-Grad-Sektor, in welchem er die Kimm und den Luftraum nach Verdächtigem absucht.

„Flugzeug Steuerbord voraus!“

Es ist eine Sunderland mit dem britischen Pfauenauge auf Rumpf und Tragflächen. Langsam kommt sie näher, dreht in einer Kreisbewegung auf das Schiff ein. In der Kanzel blitzt die Signallampe auf:

„What ship?“

„British ship“, blinkt Hellmann zu dem Piloten hoch. Woher und wohin, will der noch wissen, und Hellman antwortet: „From Capetown to Liverpool.“

Offenbar genügt das auch. Die Sunderland dreht noch eine Ehrenrunde und braust dann abfliegend im Tiefflug über die *Osorno* hinweg, wobei die deutschen Seeleute winkend an Oberdeck stehen.

„Puh – den hätten wir auch geschafft!“ Erleichtert greift der Erste Offizier zur Zigarettenpackung. „Und in zwei Stunden wird es eh dunkel, da sind wir erst mal sicher vor den Bienen.“

Er wird sich noch wundern, der Erste. Denn die kommende Nacht hat es in sich … Es beginnt mit der Meldung des Backbord-Brückenausgucks: „Da ist so’n lichter Fleck, fast direkt voraus!“

Der Wachhabende nimmt das Glas hoch. Tatsächlich, der Mann hat recht. Ein Schiff, konstatiert er messerscharf. Und was da so leuchtet, ist die Bugsee. Kapitän Hellmann sieht es genauso.

„Ein Schiff, zweifellos! Läuft Westkurs, aber sehr langsam; vielleicht neun Knoten. Mal nach Backbord drehen!“

Er geht auf Parallelkurs; hofft, noch vor dem Fremden vorbeizukommen. Doch dann bemerkt er einen weiteren, schaumigen Streifen. Und darüber den Schatten eines Schiffes. Und noch einen Schatten, schäumendes Kielwasser. Weitere, dunkle Silhouetten schieben sich ins Blickfeld, und langsam dämmert es ihm – sie sind in einem Geleitzug, sind ihm vierkant von der Seite hineingelaufen und fahren jetzt mit.

„Teufel noch eins – wie kommen wir da wieder raus?“

„Zerstörer an Backbord!“

Auch das noch. Den Männern auf der Brücke wird abwechselnd heiß und kalt und Kapitän Hellmann überlegt fieberhaft, wie er sich da herausmogeln kann. Bei dem Zerstörer kann es sich nur um die Außensicherung des Geleits handeln. Und der ist jetzt auf den Dampfer aufmerksam geworden, kommt näher; will ihn wohl „zurück ins Glied“ drängen. Hellmann beschließt, die Angst vor den deutschen U-Booten für seine Zwecke auszunutzen. Er stellt den Maschinentelegrafen auf „Stopp“ und morst den Zerstörer mit der Signallampe an: „Gesichtet Sehrohr an Backbord! Habe selbst Maschinenschaden.“

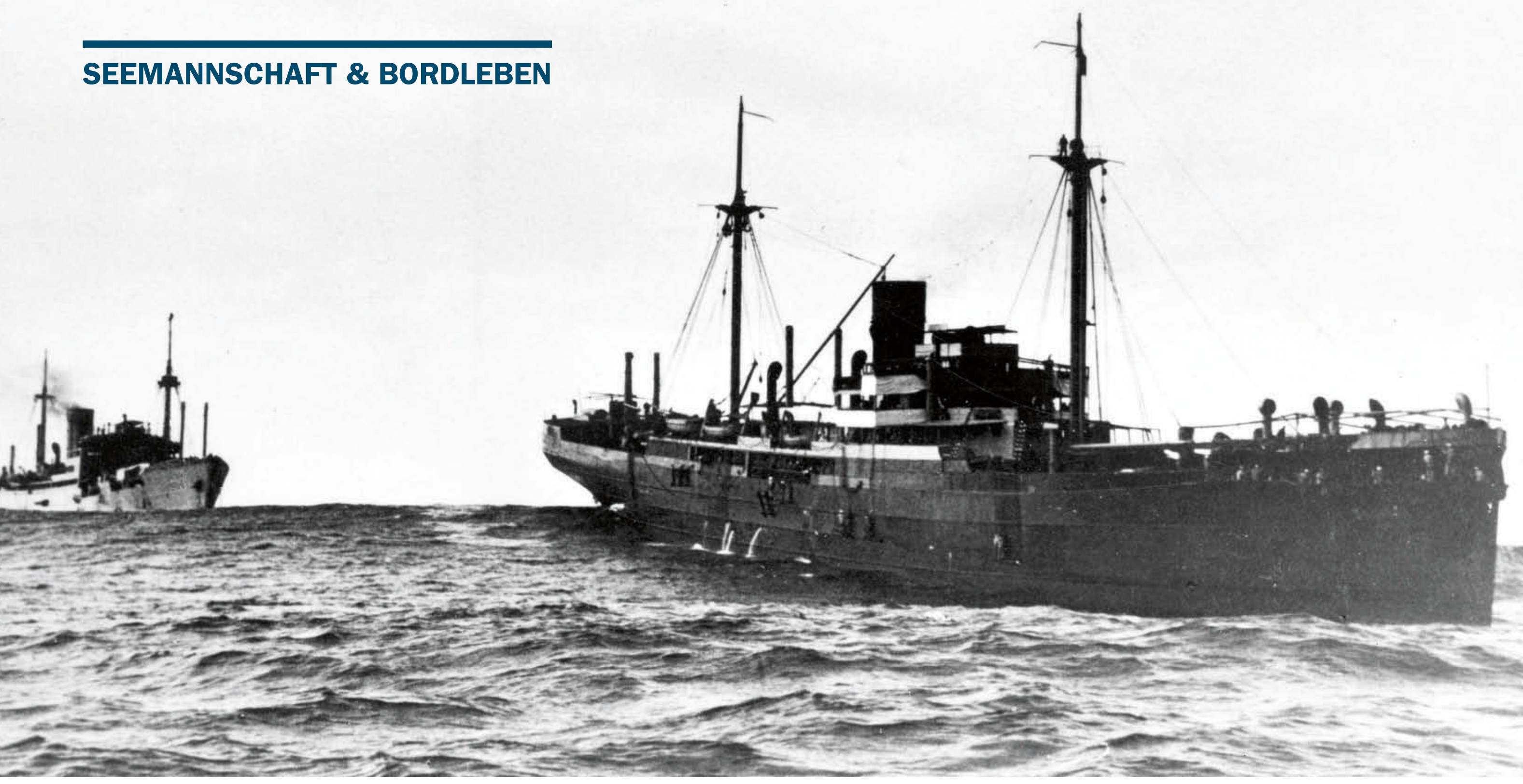
Und das Unglaubliche geschieht!

„Er nimmt Fahrt auf – dreht ab …!“



IN BESTER LAUNE: Besatzung eines als Blockadebrecher fahrenden Handelsschiffes auf der Route Japan–Europa

Foto: picture-alliance/SZ-Photo



STARKE EINHEIT: Die Hilfskreuzer *Orion* (links) und *Komet* bildeten mit den beiden Versorgungseinheiten *Regensburg* und *Kulmerland* den deutschen Südseeverband

Foto: picture-alliance/ WZ-Bilddienst

Aufruhr im Geleit, die Meldung der *Osorno* über das gesichtete Sehrohr trägt Früchte. In der Tiefe rumort es; grollende Detonationen, die hohe Wasserberge aus der See steigen lassen. Leuchtgranaten zerplatzen am Nachthimmel, Scheinwerfer streichen suchend über das Wasser. Und die *Osorno* bleibt einfach liegen, lässt das Geleit an sich vorüberziehen. Als der Morgen graut, dümpelt das Schiff allein in der Dünung. Nur der Rauch aus vielen Schornsteinen hängt noch in der Luft. Und zwei Flugzeuge, eine Liberator und eine Sunderland, die wohl zum Schutz des gestoppt liegenden Frachters herbeordert worden sind.

„Das glaubt uns keiner."

„Auch egal. Weiter, aber mit langsamer Fahrt – Kurs vorerst 2-7-0!"

Die Schraube beginnt zu mahlen. Ein Zittern durchläuft das Schiff, als es wieder Fahrt aufnimmt. Die beiden Flugzeuge begleiten es noch eine Weile, sichern ihren Gegner, ohne es zu ahnen, vor unliebsamen Überraschungen. Dann drehen sie ab.

„Jetzt aber 'rum mit dem Schiff, Kurs 0-2-0 und *full ahead*!"

Die letzte Nacht hat viel Zeit gekostet und Hellmann hat sich fest vorgenommen, Weihnachten zu Hause zu verbringen. Und 16 Knoten läuft sein Schiff auch nicht mehr, dazu ist der Bewuchs an Bordwänden und Schiffsboden zu stark. Wenn jetzt nichts mehr dazwischenkommt, kann er es gerade noch schaffen. Ganz allmählich geht Hellmann auf Ostkurs und steuert die französische Westküste an.

Am Mittag des 24. Dezember steht die *Osorno* im Bereich der äußeren Biskaya. Gleichmäßig hummelt die Maschine, bringt die Schraube den Blockadebrecher mit jeder Umdrehung seinem Ziel näher. Die Kurslinie des Mittagsbestecks endet bei 11° 30' West. Noch knapp 60 Seemeilen, dann sind sie zu Hause. Kapitän Hellmann richtet sein Glas nach voraus; sucht nach dem Geleit, das ihm die Gruppe West zugesichert hat. Ein Punkt am wolkigen Himmel erregt seine Aufmerksamkeit. Der Punkt wird größer, kommt näher. Motorengebrumm. Den Ton kennt er – eine Sunderland!

„Fliegeralarm!"

Jetzt gibt es kein Versteckspiel mehr. So nah an der Küste wird der Gegner jedes unbekannte Schiff angreifen. Die Bezüge fliegen von den Fla-Waffen, Magazine rasten ein. Und dann ist die Sunderland auch schon heran – und fliegt genau in das Sperrfeuer der Zweizentimeter hinein. Die Garben stanzen Löcher in den Rumpf, fetzen die Abdeckbleche von den Motoren. Brennend und eine dichte Rauchfahne hinter sich herziehend, stürzt die Viermotorige weitab ins Meer.

„Wird wohl nicht der letzte von den Vögeln gewesen sein", mutmaßt Hellmann. „Gut aufpassen, die Ausgucke! Ich will nicht so kurz vor'm Hafen noch in' Bach."

„Masten voraus – Kriegsschiffmasten!"

„Wird unser Geleit sein", entspannt sich Hellmann.

Es ist das Geleit, fünf Zerstörer und sechs Torpedoboote. Beim Näherkommen blinkt Hellmann den Zerstörer mit dem Flottillenstander an: „Frohe Weihnachten. Ich freue mich, in eurem Schutz zu sein. Habe soeben eine Sunderland abgeschossen. Hellmann, Kapitän."

Die Torpedoboote rauschen heran, nehmen die *Osorno* in ihre Mitte. Die Zerstörer bilden die Außensicherung. Kapitänleutnant Gotzmann schreibt ins KTB von T 27: „Es ist uns eine Freude, den Dampfer am Heiligen Abend aufnehmen zu dürfen."

Das Führerboot signalisiert: Kurs 95 Grad, Marschfahrt 14 Knoten! Das ist das Äußerste, was aus der *Osorno* noch herauszuholen ist. Alles an Bord fiebert der nahen Küste entgegen. Sie wissen, noch sind sie nicht zu Hause und der Gegner wird alles versuchen, die Heimkehr zu verhindern. Ständig ist ein Brummen in der Luft, weitab vom Verband kreisen britische Flugzeuge und halten Fühlung. Am Abend greifen britische Kampfflugzeuge an. Bomben fallen, die Erschütterungen lassen auf der *Osorno* die Kreiselkompassanlage ausfallen und T 27 erhält Befehl, sich im aufkommenden Nebel als Navigationsboot vor den Blockadebrecher zu setzen. Fünf Minuten lang, dann bleibt das Torpedoboot um 18:50 Uhr mit Ruderschaden liegen.

Die kommenden Stunden werden für die *Osorno* zum

Spießrutenlaufen. Immer wieder greift die Royal Air Force an, aber das starke Abwehrfeuer lässt einen gezielten Bombenwurf nicht zu. Endlich – in den Morgenstunden des 26. Dezember dreht der Verband in die Girondemündung ein.

„Geschafft! Wir sind so gut wie zu Hause."

Aber nur so gut wie … Während alles an Bord an diesem nebeligen Morgen auf den vorauslaufenden Minensucher starrt, geht ein heftiger Ruck durch das Schiff, der alles durcheinanderschüttelt. Wer nicht festen Halt hat, findet sich auf den Decksplanken wieder. Das Kreischen reißenden Metalls pflanzt sich durch den Rumpf fort – dann Stille. Das Schiff schaukelt noch ein wenig, aber es schwimmt.

„Teufel – was ist da los?"

„Schiff ist leck, Herr Kap'tän!", meldet der Maschinenleitstand. „Wir haben irgendwas gerammt. Gut zwölf Meter langer Riss im Schiffsboden, starker Wassereinbruch. Das schaffen auch die Pumpen nicht mehr!"

Wie sich später herausstellt, hat das Schiff das Wrack des Sperrbrechers 21 gerammt, der hier am 14. Juni nach einem Minentreffer gesunken ist. Der Gezeitenstrom hat das Wrack ins Fahrwasser gedrückt und die *Osorno* ist im Nebel draufgebrummt. Durch den gewaltigen Riss strömen Unmengen Wasser ins Schiff, aber Hellmann ist nicht gewillt, so einfach aufzugeben. Er stellt den Maschinentelegrafen auf *„full ahead"* und dampft in den Nebel hinein; dorthin, wo er den Strand vermutet. Und er hat das Glück, dass jetzt ein heftiger Wind den Nebel beiseite bläst. Bei Le Verdon am Südufer der Gironde jagt er die langsam sinkende *Osorno* auf den Strand. Das Schiff wird jetzt niemand mehr herunterkriegen, aber 6.890 Tonnen Ladung sind gerettet.

Für sein entschlossenes Handeln und dafür, dass er sein Schiff über 13.000 Seemeilen durch die feindlichen Kontrollen ans Ziel gebracht hat, erhält Kapitän Hellmann aus der Hand von Admiral Theodor Krancke das Ritterkreuz. Der Form halber muss er aber dafür noch zum Fähnrichs-Lehrgang. Das Ritterkreuz wird nur an Soldaten verliehen.

Eben angekommen, müssen die Zerstörer und Torpedoboote gleich wieder seeklar machen. Der Blockadebrecher *Alsterufer* ist im Anmarsch und befindet sich am Vormittag des 27. Dezember auf Höhe 20 Grad West. Noch knapp 800 Seemeilen bis Bordeaux, aber hier ist die Reise auch zu Ende. Dafür sorgt eine Liberator der RAF Squadron 322, die mit Bomben und Raketen angreift. Kapitän Piatek befiehlt die Mannschaft von Bord seines brennenden Schiffes und leitet die Selbstversenkung ein.

Zu dieser Zeit befindet sich die *Rio Grande* im Südatlantik auf Höhe des Südlichen Wendekreises. Geschlagene sechs Wochen hat Kapitän von Allwörden in der Antarktis auf der Stelle treten müssen, bis ihm am ersten Weihnachtstag die Skl die Weiterfahrt freigab. Der Kurs ist genau vorgeschrieben und führt das Schiff dicht unter der brasilianischen Küste den Südatlantik hoch. Ein unmöglicher Kurs, findet von Allwörden, aber offenbar verspricht sich die Skl auf diesem für alle alliierten Schiffe zugewiesenen Zwangsweg größere Sicherheit. Eine trügerische Sicherheit, wie der Kapitän noch erfahren wird.

Die Tage vergehen; nach Passieren des südlichen Wendekreises durchquert das Schiff das Brasilianische Becken und peilt die Natal-Freetown-Enge an. Die Ausguckposten sind besetzt, unablässig kreisen die Gläser. Bis am frühen Morgen des 4. Januar 1944 die Alarmglocken durch die Räume gellen.

Mastspitzen!

Die *Rio Grande* dreht ab. Die Mastspitzen drehen mit, kommen schnell näher. Viel zu schnell für ein Handelsschiff. Eine zweite Mastspitze zeigt sich in den Optiken, und bald ist auch klar, was da für Schiffe drunter sind: ein Kreuzer und ein Zerstörer. Das dürfte das Aus für den Blockadebrecher sein.

„Klar bei Rettungsboote! Sprengkommando auf Station!"

Kapitän von Allwörden will nichts unversucht lassen, geht auf Höchstfahrt; versucht noch zu entkommen. Vergeblich, die Kriegsschiffe sind gut doppelt so schnell und schon auf Schussweite heran. Die Rettungsboote werden gefiert, schaukeln knapp einen Meter über der Wasseroberfläche an ihren Taljen. Ein Aufklärungsflugzeug umkreist das Schiff – es gibt kein Entkommen mehr.

„Sprengladungen zünden!"

Die ersten Kutter haben schon abgelegt, von Allwörden und die Männer des Sprengkommandos hangeln sich an den Manntauen ins letzte Boot und pullen fort vom Schiff,

„Frohe Weihnachten, freue mich über Euren Schutz, eine Sunderland abgeschossen"

Kapitän Hellmann, Kommandant der *Osorno*

als auch schon die Sprengladungen hochgehen. Drei Sprengköpfe von je 75 Kilogramm Ladung leisten gründliche Arbeit, das Schiff sackt tiefer. Mit den Detonationen eröffnen auch die beiden US-Kriegsschiffe – der Kreuzer *Omaha* und der Zerstörer *Jouett* – das Feuer. Die Granaten wuchten in die See, krepieren nahe des sinkenden Schiffes und vor und neben den voll besetzten Rettungsbooten. Es grenzt an ein Wunder, dass dabei niemand ernsthaft verletzt wird. Erst als sich die See über der Rio Grande schließt, stellen die Amerikaner das sinnlose Schießen ein und laufen ab. Um die Überlebenden kümmern sie sich nicht, die werden Tage später von dem Kreuzer *Marblehead* aufgenommen.

Omaha und *Jouett* sind auch die Kriegsschiffe, die am 5. Januar 1944 von einer Martin PBM Mariner der Patrol Squadron 203 aus Natal zu einem 50 Meilen entfernten, verdächtigen Schiff gerufen werden. Die Maschine hält sich außerhalb der Reichweite der Fla-Waffen und umkreist den Dampfer, bis die Kriegsschiffe heran sind.

Auch hier geht die Besatzung in die Boote, nachdem die Sprengladungen aktiviert sind. Auch hier eröffnen die beiden US-Kriegsschiffe nach Zünden der Ladungen ein wütendes Feuer. Und auch hier scheren sie sich nicht um die Überlebenden der *Burgenland* – des letzten noch in See stehenden Blockadebrechers.

Danach kommt keiner mehr. ⚓

In der nächsten Ausgabe: In heftigsten Stürmen zu Hause – Hochsee-Fischdampfer *Köln* auf Fangreise.



geramond.de – Jetzt schnell

Allerhöchste Eisenbahn

Sonder-ausgabe



Was hat mehr Charme: mit der Dampflokomotive kurvenreich entlang der alten Rheinstrecke zu reisen, oder mit dem ICE pfeilschnell und parallel zur Autobahn? Dieser Prachtband entführt in eine vergangene Epoche bei DB und DR, die Eisenbahn-Liebhaber voller Details in nostalgischer Erinnerung behalten. Und allein die Dampflokomotiven bildeten das tragende Antriebselement dieser Epoche.

192 Seiten · ca. 180 Abb.

nur **€ 19,99***

statt € ~~39,99~~**

Best.-Nr. 13065



Beliebt



Legendäre Züge verströmen einen nostalgischen Reiz

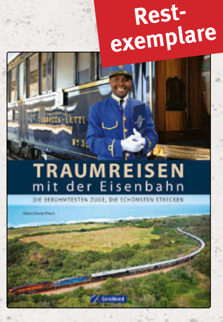
304 Seiten · ca. 160 Abb.

nur **€ 19,99***

statt € ~~39,99~~

Best.-Nr. 90447

Rest-exemplare



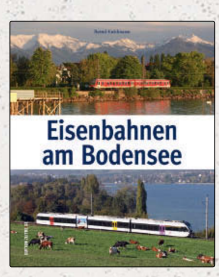
Orient Express und Co. machen den Traum vom Reisen wahr!

192 Seiten · ca. 392 Abb.

nur **€ 14,99***

statt € ~~29,99~~

Best.-Nr. 13032



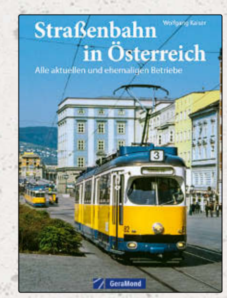
Eine spannende Eisenbahnreise rund um den Bodensee.

168 Seiten · ca. 160 Abb.

nur **€ 10,–***

statt € ~~24,99~~

Best.-Nr. 55578



Dieser Band weiß alles über die Straßenbahnen Österreichs

192 Seiten · ca. 180 Abb.

nur **€ 14,99***

statt € ~~24,99~~

Best.-Nr. 13016

Rest-exemplare

Wie funktioniert sie eigentlich, die Dampflok?

Alles über die Funktion und Bedienung einer Dampflokomotive.

nur **€ 9,99**

statt € ~~19,99~~

Best.-Nr. 31504

Rest-exemplare



Historische Dampflok-Aufnahmen aus den siebziger Jahren.

nur **€ 9,99**

statt € ~~24,95~~

Best.-Nr. 31561

Greifen Sie schnell zu!

Programm-neuheiten



Stimmungsvolle Aufnahmen einer längst vergangenen Arbeitswelt.

136 Seiten · ca. 240 Abb.

nur **€ 16,80***

statt € ~~24,80~~

Best.-Nr. 00287



Erinnerungen an die Wagen-Vielfalt der DR-Schmalspurbahnen.

144 Seiten · ca. 259 Abb.

nur **€ 19,80***

statt € ~~29,80~~

Best.-Nr. 00305

Alles zu Modellbau, Luftfahrt und Militär



Pannenhilfe und Wartungstipps vom Profi.

160 Seiten · ca. 400 Abb.

nur **€ 10,–***

statt € ~~19,99~~

Best.-Nr. 7022

-83%



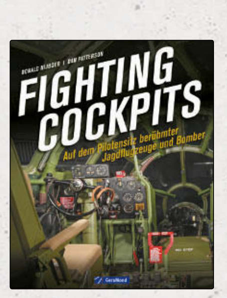
Das einzigartige Standardwerk kennt alle Varianten des Modellflugs.

168 Seiten · ca. 220 Abb.

nur **€ 4,99**

statt € ~~29,95~~

Best.-Nr. 45510



Dieser Bildband bringt Sie in Cockpits der bekanntesten Militärflugzeuge.

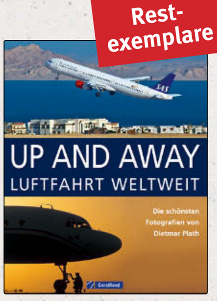
224 Seiten · ca. 225 Abb.

nur **€ 19,99***

statt € ~~39,99~~

Best.-Nr. 45032

Rest-exemplare




Paradiesische Schauplätze, seltene Flugzeuge, außergewöhnliche Fotos.

144 Seiten · ca. 120 Abb.

nur **€ 19,99***

statt € ~~34,95~~

Best.-Nr. 45310

Sonder-ausgabe



Von den Anfängen der Reichsmarine bis zum Ende der Kriegsmarine.

224 Seiten · ca. 200 Abb.

nur **€ 14,99***

statt € ~~29,99~~**

Best.-Nr. 13078

Ein authentisches und farbig illustriertes Typenbuch der NVA-Panzer.

160 Seiten · ca. 290 Abb.

nur **€ 9,99***

statt € ~~19,99~~

Best.-Nr. 45741

GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München

aktuelle Technik-Preiskracher sichern!

FÜR SIE BIS ZU 83% REDUZIERT

Leidenschaft auf Rädern



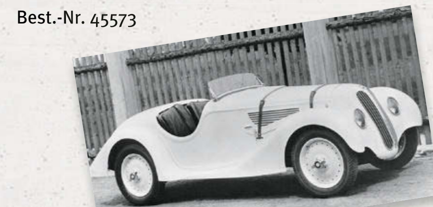
Alles begann 1936 auf dem Nürburgring: Mit einem der ersten BMW 328 fuhr Rennlegende Ernst Henne zum Sieg. Ein Traumsportwagen war geboren: rassige Karosserie, 150 km/h Spitze, konsequenter Leichtbau. Nach nur fünf Jahren endete mit Kriegsbeginn eine einzigartige Rennkarriere. Doch die Faszination lebt weiter. Bis heute ist der BMW 328 eine Marken-Ikone auf Oldtimerevents. Ein fesselnder Bildband mit meisterhaften Fotos!

160 Seiten · ca. 250 Abb.

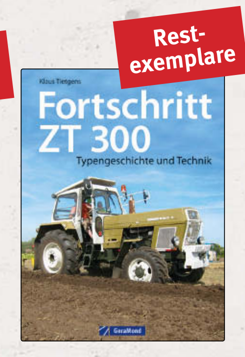
nur **€ 9,99**

statt € ~~45,–~~

Best.-Nr. 45573







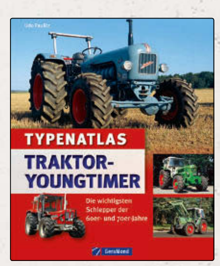
Zu allen je gebauten Varianten alle relevanten Infos in Text und Bild.

144 Seiten · ca. 200 Abb.

nur **€ 10,–***

statt € ~~19,99~~

Best.-Nr. 45575



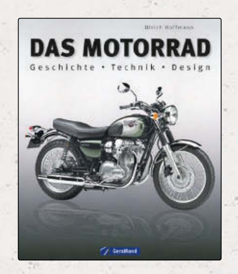
Der Typenatlas zeigt die wichtigsten Traktoren der 1960er- und 1970er-Jahre.

144 Seiten · ca. 250 Abb.

nur **€ 9,99***

statt € ~~19,95~~

Best.-Nr. 45625



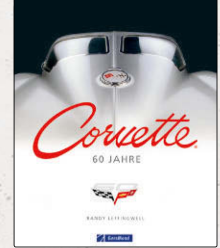
Technik und Design in über 100 Jahren Motorradgeschichte.

224 Seiten · ca. 300 Abb.

nur **€ 19,99***

statt € ~~39,95~~

Best.-Nr. 45656



Der Inbegriff des amerikanischen Sportwagens.

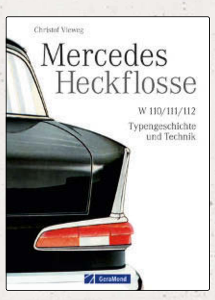
256 Seiten · ca. 400 Abb.

nur **€ 24,99***

statt € ~~39,95~~

Best.-Nr. 45707

Volltreffer



Sie waren elegant, geradlinig, und dank der Heckflosse unverwechselbar.

144 Seiten · ca. 180 Abb.

nur **€ 14,99***

statt € ~~26,99~~

Best.-Nr. 45719



Erfahren Sie alles über Classic Cars mit dem finanzierbaren Glamourfaktor.

192 Seiten · ca. 200 Abb.

nur **€ 7,99***

statt € ~~14,99~~

Best.-Nr. 45046



Ein einzigartiger Blick auf die Geschichte der Fußball-Weltmeisterschaft.

256 Seiten · ca. 220 Abb.

nur **€ 9,99***

statt € ~~30,–~~

Best.-Nr. 45219

Ihre Vorteile:

- Lieferung bequem auf Rechnung
- 2 Wochen Rückgaberecht
- Versandkostenfrei ab Bestellwert € 15,-
- Viele weitere Titel auf www.verlagshaus24.de

Alle Preise in € (D) * neuer gebundener Verlagspreis ** Preis der Originalausgabe Preisänderungen vorbehalten

Noch mehr Bücher und Angebote gibt es auf geramond.de!

Untergang von *HMS Cornwall* und *HMS Dorsetshire* 1942

Im Tod vereint

Der Verlust der beiden Schweren Kreuzer hatte Signalwirkung: Englands Premierminister Winston Churchill bezeichnete ihn als „gefährlichsten Moment“ des Krieges, denn die Vorherrschaft der Alliierten im Pazifik schien endgültig beendet

Von Sidney E. Dean





RÜCKGRAT: Britische Kreuzer auf dem Marsch. Verhältnismäßig schnell verlegbar, waren sie für die Royal Navy von großem operativen Wert. Eine Eigenschaft, die der *HMS Cornwall* und *HMS Dorsetshire* allerdings zum Verhängnis wurde

Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

DAS ENDE: Japanische Luftaufnahme von der sinkenden *Cornwall*; erst am folgenden Tag wurden Überlebende aus dem Wasser geborgen

Foto: US Navy



KENT-KLASSE: **Stapellauf von _HMS Kent_ in Devonport Dockyard im März 1926. Schwesterschiff dieser Variante der übergeordneten _County_-Klasse war unter anderen _HMS Cornwall_** Foto: NHHC

TRIUMPH 1941: **Gemeinsam mit den Schlachtschiffen _King George V_ und _Rodney_ sowie dem Schweren Kreuzer _Norfolk_ war die _Dorsetshire_ am Kampf gegen die _Bismarck_ beteiligt** Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



Es ging alles ganz schnell. Die japanischen Piloten brauchten nur zwölf Minuten, dann waren die Schwesterschiffe *Dorsetshire* und *Cornwall* Geschichte. Beide hatten, als sie in den Fluten versanken, schon einiges mitgemacht: Die *Dorsetshire* war im Mai 1941 bei der Jagd auf das deutsche Schlachtschiff *Bismarck* beteiligt gewesen und die *Cornwall* hatte im selben Monat den deutschen Hilfskreuzer *Pinguin* versenkt. Am 5. April 1942 aber endete ihre ereignisreiche Einsatzzeit.

HMS Cornwall gehörte zur *County*-Klasse der Royal Navy. Diese Schiffe waren als Schwere Kreuzer mit 10.000 Tonnen Verdrängung ausgelegt. Die 190 Meter lange *Cornwall* war 21 Meter breit mit einem Tiefgang von 6,2 Metern. Das Antriebssystem bestand aus acht Admirality-Boilern sowie vier Pearson-Dampfturbinen. Der Antrieb ermöglichte (unter günstigsten Bedingungen) eine Höchstfahrt von 31,5 Knoten; die Reichweite betrug 13.000 Seemeilen bei zwölf Knoten Marschgeschwindigkeit.

SOMERVILLES FLAGGSCHIFF: **_HMS Warspite_, umfassend umgebautes Schlachtschiff aus dem Ersten Weltkrieg, führte bis Anfang 1943 die Eastern Fleet an**
Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

Patrouillen und Geleitschutz

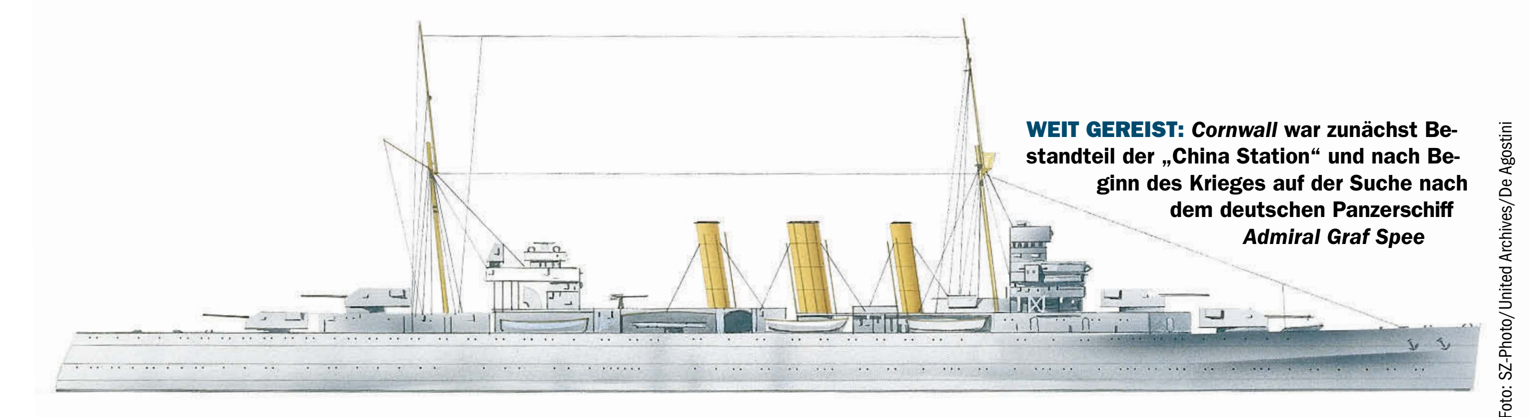
Als Hauptbewaffnung führte das Schiff acht 20,3-cm-Geschütze in vier Doppeltürmen (jeweils zwei Geschütztürme vorn und zwei achtern). Hinzu kamen vier 102-mm- und vier 40-mm-Flak sowie zwei ausschwenkbare Torpedorohrsätze mit jeweils vier 53,3-cm-Rohren. Mittschiffs konnte ein einzelnes, per Katapult bewegtes Wasserflugzeug starten. Ein 11,4 Zentimeter dicker, 1,8 Meter hoher Panzergürtel entlang der Wasserlinie diente als Schutz vor Torpedos. Die Decks waren mit 3,8 Zentimeter Stahl gepanzert.

Nachdem die Marine das Schiff mit der Kennnummer 56 im Mai 1928 in Dienst gestellt hatte, teilte sie es dem in China stationierten 5. Kreuzergeschwader zu. Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges ging es nach Ceylon, um Patrouillen gegen deutsche Handelsstörer im Indischen Ozean durchzuführen. Später verlegte es nach Afrika.

Von wechselnden Standorten aus patrouillierte die *Cornwall* im Südatlantik und im westlichen Indischen Ozean und fuhr Geleitschutz für britische Truppen- und Versorgungskonvois. Im März 1942 orderte die Admiralty das unter Captain Percival Manwaring fahrende Schiff nach Ceylon zur Einsatzgruppe Force A. Zu dieser Einheit gehörten das Schlachtschiff *Warspite*, zwei Flugzeugträger, sechs Zerstörer sowie drei weitere Kreuzer, darunter *HMS Dorsetshire*.

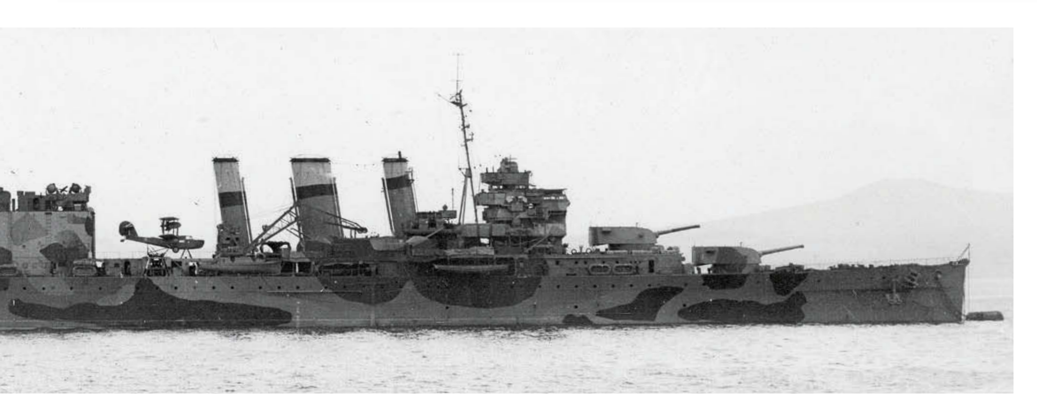
Atlantik – Afrika – Ostasien

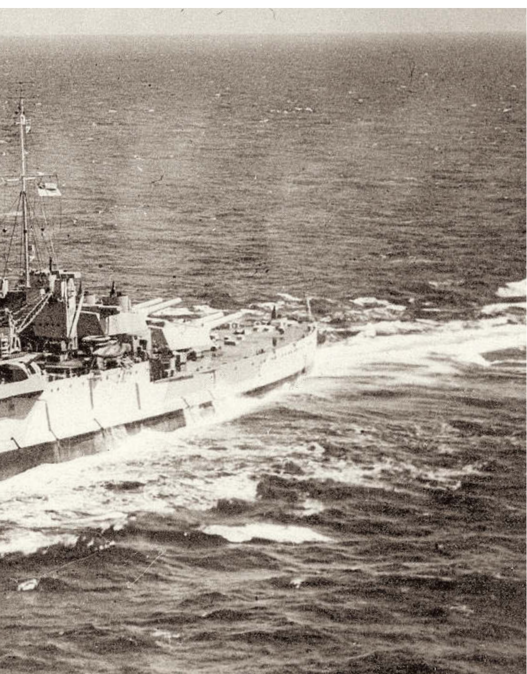
Die *Dorsetshire* (Kennnummer 40) gehörte ebenfalls zur *County*-Klasse. Allerdings entstanden drei Varianten dieser Klasse. Während *Cornwall* zur ersten, der sogenannten *Kent*-Variante, zählte, richtete man die *Dor-*



WEIT GEREIST: ***Cornwall*** **war zunächst Bestandteil der „China Station" und nach Beginn des Krieges auf der Suche nach dem deutschen Panzerschiff** ***Admiral Graf Spee***

Foto: SZ-Photo/United Archives/De Agostini





setshire gemäß der Norfolk-Variante aus. Diese Einheiten waren beinahe ein Meter länger, doch um 60 Zentimeter schmaler als ihre Vorgänger. Dies ermöglichte eine Steigerung der Höchstfahrt um zirka drei viertel Knoten. Die Brücke war leicht zurückversetzt, um die Rückstöße der feuernden Geschütze abzumildern.

Indem man das Katapult und die Trägerplattform neu ausrichtete, konnte das Schiff zwei Wasserflugzeuge als Aufklärer und Kurierflieger mit sich führen. Zusätzlich zu den 102- und 40-mm-Flakgeschützen führte das Schiff auch neun Oerlikon 20-mm-Geschütze. Die 1930 in Dienst gestellte *Dorsetshire* diente vorerst bei der Atlantikflotte, dann 1933 bis 1935 beim Afrikageschwader, bis es 1935 zum 5. Kreuzergeschwader in Ostasien verlegte. Zu Beginn des Krieges sollte die „40" vom Südatlantik aus deutsche und französische Handelsstörkreuzer und Blockadebrecher zwischen Afrika und Südamerika jagen.

Am 26. Mai 1941 beteiligte sich der Kreuzer, zusammen mit anderen britischen Einheiten, in den Gewässern westlich von Brest am Gefecht gegen das deutsche Schlachtschiff *Bismarck*. Gegen Ende der Schlacht näherte sich der Kreuzer dem schwer angeschlagenen Gegner, um ihn per Torpedo zu versenken. Zwei der drei eingesetzten Torpedos trafen die *Bismarck*, deren Kommandant allerdings bereits die Selbstversenkung eingeleitet hatte.

Einsatz gegen Japan

Ende März 1942 stellte die Führung den unter Captain Augustus Agar fahrenden Kreuzer an Force A ab. Dieser Verband umfasste die schnellen und schweren Einheiten der britischen Ostflotte (Eastern Fleet), während in der Force B primär die Zerstörer und leichten Kreuzer der Ostflotte dienten. Befehlshaber der Eastern Fleet war Admiral James Somerville, dessen Flaggschiff *HMS Warspite* stets mit Force A fuhr.

HMS Cornwall und *HMS Dorsetshire* verlegten nach Ceylon, weil die britische Admiralität einen japanischen Vorstoß in den Indischen Ozean erwartete. Tatsächlich bereitete die japanische Marine im März 1942 einen Großangriff auf Ceylon vor, um die dortigen britischen Stützpunkte bei Colom-

EASTERN FLEET Zusammengefasste Kraft

Die Idee einer im asiatisch-pazifischen Raum stationierten Flotte geht auf Admiral John Fisher vor dem Ersten Weltkrieg zurück, der für den Kriegsfall die drei dort ständig präsenten Verbände unter ein einheitliches Kommando stellen wollte. Im Ersten Weltkrieg behielten die drei Verbände – China Station, East Indies Station und Australia Station – allerdings ihre Eigenständigkeit, auch wenn sich der Begriff Eastern Fleet etablierte. Als Einheit fasste die Führung die einzelnen Flotten einen Tag nach dem japanischen Überfall auf Pearl Harbor am 8. Dezember 1941 zusammen. Als die japanische Marine 1942 in den Indischen Ozean vorstieß, zeigte sich die Richtigkeit dieser Maßnahme. Von 1942 bis 1944 war Admiral James Somerville Befehlshaber der Eastern Fleet, die gegen Ende des Krieges in East Indies Fleet und nach 1945 in Far East Fleet umbenannt wurde.



ALTGEDIENT: Admiral James Fownes Somerville (1882–1949) kommandierte die Eastern Fleet ab 1942. Sein Spezialgebiet waren die drahtlose Telegrafie sowie die Technik von Radaranlagen, deren Einbau auf Schiffen der Royal Navy er prüfte

Foto: picture-alliance/United Archives/TopFoto

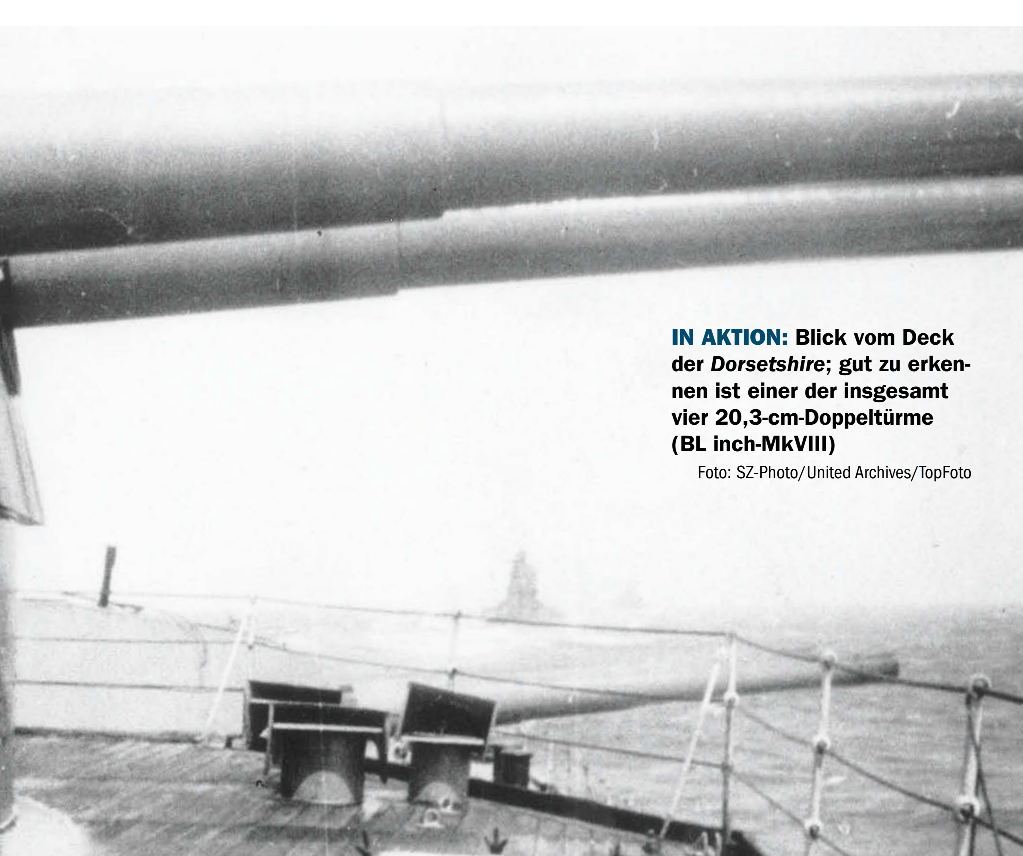
bo und Trincomalee zu zerstören. Falls der britische Flottenstandort Ceylon ausgeschaltet werden konnte, würde dies den militärischen Nachschub nach Südostasien und Australien wesentlich erschweren und Japan einen strategischen Vorteil verschaffen. Der japanische Großverband mit 40 Einheiten, darunter fünf Flugzeugträger, marschierte Ende März Richtung Ceylon.

Feind sichtet den Verband

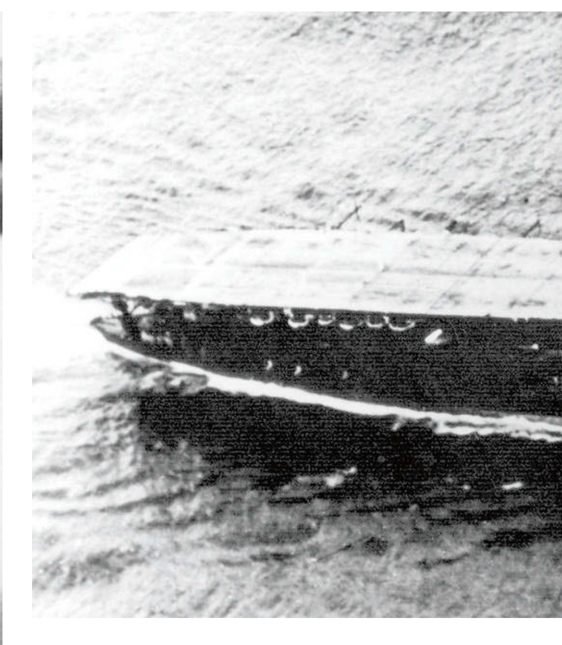
Ab dem 30. März erhielt Force A den Auftrag, die nahende japanische Flotte in den Gewässern südöstlich von Ceylon aufzuspüren. Am 2. April löste man *Cornwall* und *Dorsetshire* aus dem Verband heraus und beorderte sie nach Colombo zurück, da die Kreuzer einen Konvoi nach Australien geleiten sollten. Nachdem britische Aufklärungsflugzeuge den japanischen Verband am Abend des 4. April sichteten, fuhren beide Kreuzer wieder zur Force A zurück.



NEUER KRIEGSSCHAUPLATZ: Torpedos der *Dorsetshire* hatten die *Bismarck* im Mai 1941 getroffen; ähnliche Erfolge erhoffte sich die Admiralität ein Jahr später im Indischen Ozean
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto

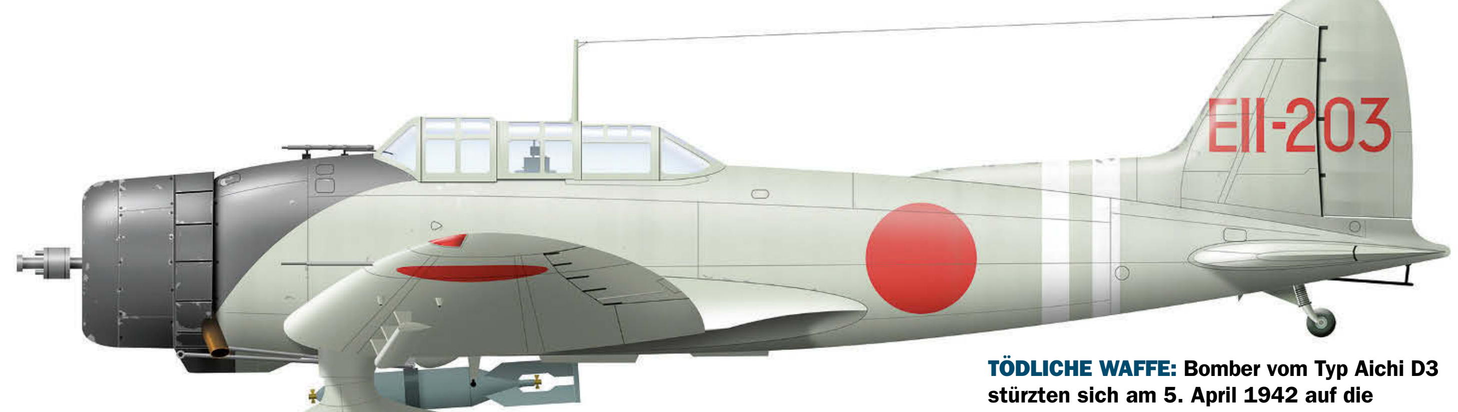


IN AKTION: Blick vom Deck der *Dorsetshire*; gut zu erkennen ist einer der insgesamt vier 20,3-cm-Doppeltürme (BL inch-MkVIII)
Foto: SZ-Photo/United Archives/TopFoto



Es war eine fatale Entscheidung. Gegen 11 Uhr früh am 5. April sichtete ein Aufklärungsflugzeug des japanischen Kreuzers *Tome* die beiden britischen Kreuzer rund 200 Seemeilen südwestlich von Ceylon, in Position 01.54N 77.45O. Um 11:55 Uhr starteten sechs Staffeln Aichi-D3A-Sturzkampfbomber – insgesamt 53 Maschinen – von den Decks der 160 Seemeilen entfernten japanischen Flugzeugträger *Akagi*, *Soryu* und *Hiryu*. Jedes Flugzeug führte eine 250-kg-Bombe mit. Die Bomben waren ausgerichtet, gepanzerte Decks von bis zu 14,6 Zentimetern Stärke – wesentlich stärker als die Panzerung der *County*-Klasse – zu durchschlagen.

Die Kapitäne der beiden britischen Kreuzer waren wegen des japanischen Aufklä-



TÖDLICHE WAFFE: Bomber vom Typ Aichi D3 stürzten sich am 5. April 1942 auf die beiden britischen Kreuzer

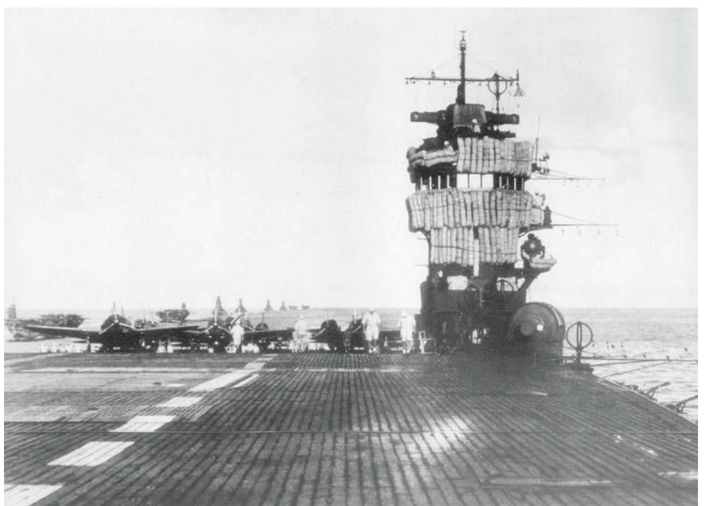
Foto: picture-alliance/Mary Evans Picture Library

rers nicht sonderlich besorgt, da sie sich ab 14 Uhr im Schutzradius der britischen Trägerflugzeuge von Force A wähnten. Außerdem unterschätzten die Briten die Reichweite der japanischen Kampfflugzeuge. Die im Abstand von einer Meile fahrenden Schiffe beschleunigten dennoch auf 27,5 Knoten und gingen in Gefechtsbereitschaft. Um 12:57 Uhr meldete Captain Agar in einem Funkspruch nach Colombo, den feindlichen Aufklärer gesichtet zu haben.

Gegen 13:38 Uhr sichtete der Ausguck auf *HMS Dorsetshire*, der südafrikanische Matrose W. J. Spickett, als Erster den aus der Sonne heraus angreifenden japanischen Pulk. Zu diesem Zeitpunkt waren die Kreuzer keine 80 Seemeilen von Force A entfernt. Captain Agar brach die Funkstille mit einem an Force A gerichteten Notruf, der aber nie empfangen wurde. Die von ihrem Hauptverband abgeschnittenen britischen Kreuzer waren leichte Beute.



INSEL IM OZEAN: Der Flugzeugträger *Akagi*, von dem aus unter anderem die japanischen Stukas starteten, war ursprünglich als Schlachtkreuzer der *Amagi*-Klasse konzipiert worden. Sie …



… hatte sich im bisherigen Verlauf des Pazifikkrieges bewährt und ging erst in der See-Luftschlacht um Midway verloren

Fotos (2): picture-alliance/CPA Media

Die Angreifer zielten meisterhaft. Einige Bomben schalteten die Flugabwehrgeschütze und die Telegrafenmasten aus, während andere das Deck durchschlugen und im Maschinen- und Boilerraum detonierten. Unter Deck gingen alle Lichter aus. Das Schiff bekam sofort Schlagseite. Auch die Steuerung war ausgeschaltet, sodass die *Dorsetshire* sich ständig nach Steuerbord drehte. Das Ventil der Schiffssirene wurde weggeschossen; das durchdringende Heulen der Sirene steigerte das Chaos der hochgehenden Bomben, der Flugzeugmotoren und der gebrüllten Befehle der Offiziere und Bootsmänner noch weiter.

Gezielte Bombentreffer

Nach japanischen Aussagen schlugen 24 Bomben auf der *Dorsetshire* ein (Captain Agars offizieller Bericht nennt „nur“ zehn Treffer). Eine der letzten Bomben drang zu einem Munitionsbunker durch. Die Wucht, gesteigert durch die gelagerten Granaten, erschütterte das Schiff und riss große Lücken in die Nähte des Rumpfs. Die *Dorsetshire* begann sofort zu sinken. Kapitän Agar ordnete um 13:44 Uhr die Evakuierung an. Es gelang, ein Boot und mehrere Rettungsflöße auszusetzen, ehe das Schiff um 13:48 Uhr – nur acht Minuten nach dem ersten Bombeneinschlag – im senkrechten Winkel Bug voran unterging.

Der Angriff auf die *Cornwall* begann parallel und nach demselben Muster. Das Schiff wich hart nach Steuerbord aus, doch trafen die Bomben der ersten Dreiergruppe die Backbordseite des Hecks. Binnen sieben Minuten verzeichnete die Crew zehn Treffer (nach japanischen Angaben 22); fünf oder sechs weitere Bomben verfehlten das Schiff, landeten aber so nahe im Wasser, dass auch sie den Kreuzer erschütterten und Schäden



SPÄTE HILFE: Überlebende von *Dorsetshire* und *Cornwall* konnte man erst am frühen Abend des folgenden Tages bergen Foto: picture-alliance/dpa-Zentralbild

UNGEKLÄRT: Diese japanische Aufnahme zeigt vermutlich die untergehende *Dorsetshire*, die letzte Gewissheit aber fehlt Foto: US National Archives

verursachten. „Das arme Mädchen nahm noch mehr Schlagseite (nach Backbord) an und lag tiefer und tiefer im Wasser", erinnerte sich Lieutenant Geoffrey Grove. „Ich ging nach unten, um beim Löschen zu helfen und um überhitzte Munition über Bord zu werfen. Die Brände ließen sich leicht löschen, [aber] bis dahin war uns allen klar, dass das Schiff dabei war zu sinken." Grove kehrte mit den übrigen Männern zum Oberdeck zurück, wo er den Verwundeten über Bord half und dann selbst ins Wasser sprang.

Untergang über den Bug

Gegen 13:55 Uhr – nur 15 Minuten nach dem ersten Bombeneinschlag – sank die *Cornwall*. „Zu diesem Zeitpunkt dümpelte ich, verwundet und mit Ölschlick überzogen, rund eine halbe Meile hinter dem Heck", erinnerte sich Bordingenieur Lieutenant E. A. Drew. „Sie ging kopfüber unter, ihr Heck ragte steil aus dem Wasser und sie ging in senkrechter Haltung unter. Eine Schraube drehte sich noch langsam. Es ist kaum zu glauben, aber die Überlebenden, die in einer zirka meilenlangen Kette im Wasser trieben, salutierten unser Schiff mit einem letzten, erschöpften ‚Hurrah!'"

Drei japanische Bomber überflogen die im Wasser treibenden Überlebenden und eröffneten mit Maschinengewehren das Feuer – glücklicherweise nur einmal. Die restlichen Bomber feierten ihren Sieg mit einem Formationsflug über dem Kampfplatz, ehe sie zu ihren Trägern zurückkehrten. Zwischen der ersten Sichtung der Angreifer und dem Abdrehen der Bomber waren knapp 20 Minuten vergangen. Rund ein Viertel der britischen Besatzungen – insgesamt 424 Mann – war tot oder lag im Sterben.

> „Binnen Minuten waren sie direkt über uns – so hoch, dass sie nur Punkte waren. Dann stürzten sie sich in Dreiergruppen auf uns, in einem so steilen Winkel, daß wir unsere Flak nicht in Position bringen konnten."
>
> Matrose W. J. Spickett von der *Dorsetshire*

Der schnelle Untergang beider Schiffe bewirkte, dass die Seeleute nur wenige Boote und Rettungsflöße zu Wasser lassen konnten. Diese reichten gerade aus, um die 15 Verwundeten aufzunehmen. Die Mehrzahl der 1.122 Überlebenden verbrachte die nächsten 30 Stunden im Meer; die wenigsten konnten sich an Trümmern oder treibender Nutzlast festklammern. Die große Anzahl hatte allerdings eine gute Seite – die Männer vermochten mit Fußtritten und Schlägen die vielen Haie zu verjagen, nur einer fiel den Raubfischen zum Opfer. Als am kommenden Morgen noch immer keine Hilfe in Sicht war, verzweifelten viele. Tatsächlich erhielt Admiral Somerville erst nach 14 Uhr Captain Agars Funkmeldung bezüglich des japanischen Aufklärers.

Zu allem Überfluss kam die Meldung aufgrund schlechter Übertragung, die nichts über einen Angriff beinhaltete, auch noch verstümmelt an. Erst als ein Aufklärungsflugzeug nachmittags treibende Trümmer der beiden Kreuzer sichtete, stand das Schicksal der Schiffe fest.

Verfolgung des Gegners

Der Admiral beschloss, die Suche nach der feindlichen Flotte fortzusetzen anstatt Rettungsmaßnahmen einzuleiten. Aus strategischer Sicht richtig, denn es bestand nun die Chance, den feindlichen Verband – dessen Bomber bereits an diesem Vormittag den britischen Standort in Colombo angegriffen hatten – aufzuspüren und durch einen Überraschungsschlag zu schädigen.

Allerdings gelang es Somerville nicht, den Feind zu stellen. Im Verlauf des 6. April brach die britische Flotte die Jagd ab und leitete die Suche ein. Am frühen Abend erreichten drei Schiffe der Force A die Untergangsstelle der Kreuzer und nahmen die Überlebenden an Bord. ⚓



IMMER IM EINSATZ: Die *Eagle* dient Offiziersanwärtern der US-amerikanischen Küstenwache als Ausbildungsschiff Foto: Ulf Kaack

Rückkehr zur *Eagle*, ehemals *Horst Wessel*

Der Adler ist gelandet



Als das schmucke Segelschulschiff der US Coast Guard am 10. Mai 2019 an der Tirpitz-Mole in Kiel festmachte, war dies kein gewöhnlicher Routinebesuch. Immerhin handelte es sich um die ehemalige *Horst Wessel*, das für knapp 30 Millionen US-Dollar frisch sanierte, 1936 bei Blohm & Voss gebaute Schwesterschiff der ersten *Gorch Fock*.

Die 90 Meter lange Bark, seit 1946 unter ihrem heutigen Namen *Eagle* in US-Diensten, war erst dreimal in Deutschland; nach Kiel und Bremerhaven hatte sie zuletzt 2011 Hamburg einen Besuch abgestattet.

Der Sohn des letzten deutschen Kommandanten Barthold Schnibbe, der Kunstmaler Peter Barthold Schnibbe (67) aus Weyhe bei Bremen, war auf Einladung der Coast Guard erstmals 2005 in seiner Heimatstadt Bremerhaven an Bord. In diesem Frühjahr kehrte er mit seiner Frau Grit noch einmal zurück. Auf Initiative des Schriftstellers Ulf Kaack vom Föhrde-Club Kiel überbrachte er den Amerikanern ein besonderes Erinnerungsstück aus dem Nachlass des Vaters: den Kommandantenwimpel.

„Mein Vater liebte sein Schiff", sagt der hochgewachsene Künstler. Auf einem alten Schwarz-Weiß-Foto des 1975 verstorbenen Kapitäns ist die Ähnlichkeit mit dem Sohn

74 Jahre nach Kriegsende übergab der Sohn des letzten *Horst-Wessel*-Kommandanten an Bord der *Eagle* den historischen Kommandantenwimpel – ein feierliches Ereignis von großer politischer Bedeutung

Von Korvettenkapitän d. R. Rolf Stünkel



DAS ORIGINAL: Das deutsche Segelschulschiff *Horst Wessel* unter vollen Segeln nach dem Stapellauf im Jahr 1936
Foto: picture-alliance/ZB/Berliner Verlag Archiv



IN SEE: Mit gewaltiger US-Flagge in vertrauten Gewässern der Kieler Bucht Foto: picture-alliance/Sulupress



CREW MIT WIMPEL: David Radin, Woldemar Triebel, Captain Matt Meilstrup, Peter Schnibbe und Ulf Kaack (von links nach rechts) Foto: Coast Guard

KLARE REGELN Flagge und Wimpel

Der Kommandantenwimpel ist auf Kriegsschiffen laut Völkerrecht neben der Seekriegsflagge zu setzen, sofern der Kommandant Offizier ist (kleinere Landungsboote können zum Beispiel von Unteroffizieren befehligt werden). Der Wimpel wird aus weißem Flaggentuch hergestellt und trägt an der Stockseite ein schwarzes Eisernes Kreuz. Dabei handelt es sich um eine ursprünglich preußische, später deutsche Kriegsauszeichnung, gestiftet am 10. März 1813 in Breslau vom preußischen König Friedrich Wilhelm III.

STOLZES DUO: Erster Offizier Hutchins und Kapitänleutnant Barthold Schnibbe im Jahr 1946 auf der Eagle Foto: Sammlung Grit Schnibbe

nicht zu verkennen. Peter Barthold Schnibbe wurde die Faszination für die See praktisch in die Wiege gelegt: Er wuchs in Bremerhaven in einem alten Signalturm auf, wo Frachter und Passagierdampfer aus aller Welt ein alltäglicher Anblick waren.

Schnibbe senior war gerade 32, Kapitänleutnant der Kriegsmarine und erst wenige Jahre Soldat, als ihm im Jahr 1942 Admiral Karl Dönitz das Kommando über die *Horst Wessel* übergab. Das seemännische Handwerk hatte er bei der Handelsmarine auf den Seglern *Deutschland* und *Großherzogin Elisabeth* erlernt; Mitte der 1930er-Jahre war er wie viele Patentinhaber zur aufstrebenden Kriegsmarine gewechselt. Sie bot dem unpolitischen Seemann durchaus attraktive Perspektiven, da die Marine dringend nautisches Personal mit Großsegler-Erfahrung suchte.

Ein kollektives Trauma

„Der tragische Verlust von 69 jungen Seeleuten beim Untergang des Schulschiffs *Niobe* im Jahr 1932 steckte allen noch in den Knochen", weiß Peter Barthold Schnibbe. „Mit frischen Crews, robusten neuen Segelschiffen und guter Ausbildung wollte man das kollektive Trauma überwinden und ein positives Zeichen für die Zukunft setzen." 1933 lief bei Blohm & Voss die *Gorch Fock* vom Stapel, eine große Dreimastbark mit knapp 1.800 Quadratmeter Segelfläche. Bald reichte ein Segelschulschiff nicht mehr aus, und zum Stückpreis von rund 2,4 Millionen Mark folgten vier weitere: *Horst Wessel* (1936), *Albert Leo Schlageter* (1937), *Herbert Norkus* (1939, nicht fertiggestellt) und *Mircea* (1939, für die rumänische Marine).

Die spätere *Eagle* lief am 13. Juni 1936 in Hamburg als Schiff 508 vom Stapel. Sie wurde am 17. September 1937 im Beisein Adolf Hitlers und seines Stellvertreters Rudolf Hess auf den Namen *Horst Wessel* getauft, um an einen von KPD-Mitgliedern ermordeten Berliner SA-Sturmführer und „Märtyrer der Bewegung" zu erinnern.

Die *Horst Wessel* diente bis 1939 unter dem Ex-*Gorch-Fock*-Kommandanten August Thiele als Schulschiff für den Unteroffiziers- und Offiziersnachwuchs; die Kadetten kamen direkt nach der Grundausbildung von den Schiffsstammabteilungen an Bord. Die Bark war wie ihre Schwesterschiffe (und später die 1958 gebaute *Gorch Fock* der Bundesmarine) der Marineschule Flensburg-Mürwik unterstellt und unternahm weite Auslandsreisen. Nach Ausbruch des Krieges versah das Schiff in Stralsund an der Pier Ausbildungsaufgaben für die Marine-Hitlerjugend; zeitweilig lag sie in Kiel.

Als die *Horst Wessel* 1942 wieder zu Ausbildungsfahrten in die Ostsee auslief, über-



GANZ OBEN: Das Sternenbanner grüßt aus dem Topp Foto: Grit Schnibbe

AN DER PIER: An diesem Liegeplatz lag schon manches Schiff der alten *Gorch-Fock*-Klasse Foto: Ulf Kaack



FÜRS ALBUM: Grit und Peter Schnibbe am Ruder der *Eagle*
Foto: Coast Guard



WIE IM MUSEUM: Das Originalschild der *Horst Wessel* ist bestens erhalten und aufbewahrt
Foto: Grit Schnibbe



NICHT MEHR ORIGINAL: Adler am Bug der *Eagle*
Foto: Ulf Kaack



AN DEN PLÄNEN: Ex-Marinekadett Woldemar Triebel und Kommandant Matt Meilstrup
Foto: Coast Guard

nahm Barthold Schnibbe das Kommando; er konnte nicht ahnen, dass ihm noch eine aufregende Dienstzeit bevorstand. Zunächst ging aber mitten im Krieg alles wie gewohnt weiter: Kadetten-Training, Exerzierdienst auf dem Dänholm, Ausbildung in Seemannschaft, Schiffsbesuche und Gegenbesuche.

Peter Schnibbe kramt das alte Gästebuch seines Vaters hervor. Es enthält launige Seefahrersprüche wie *Navigare necesse est, vivere non est necesse* (Seefahrt tut not, das Leben nicht) und Grüße der Kapitäne. Dann sind da noch die väterlichen Ratschläge des ersten *Horst-Wessel*-Kommandanten Adolf Thiele oder des späteren Bundesmarine-Inspekteurs Vizeadmiral Friedrich Ruge. Nirgendwo in dem ledergebundenen Buch finden sich Durchhalteparolen oder sonstiges Nazi-Geschwafel.

Am 28. April 1945 hatte der letzte Kadetten-Jahrgang das Schiff bereits verlassen, als die *Horst Wessel* mit rund 500 Flüchtlingen an Bord von Rügen ablegte. „Mein Vater nahm wegen dieser Rettungsaktion Kontakte zu den Amerikanern auf", erzählt Peter Barthold Schnibbe. „Sie hatten ihm gerade noch rechtzeitig den Tipp gegeben, sein Fahrtziel Kiel würde noch bombardiert und er solle nach Flensburg segeln." Das Schiff erreichte sicher den Flensburger Hafen, wo sich die Mannschaft den Briten ergab.

Feierliche Indienststellung

Anstatt in einem Gefangenenlager interniert zu werden, erhielt Kapitänleutnant Schnibbe die Order, *Horst Wessel* nach Bremerhaven zu verlegen; dort sollten die intakt gebliebenen Marine-Großsegler per Los unter den Siegermächten verteilt werden. Angeblich hatten sich Sowjets und Amerikaner bereits vorab geeinigt: *Horst Wessel* und *Albert Leo Schlageter* sollten an die Amerikaner gehen, *Gorch Fock* in die Sowjetunion und *Mircea* zurück nach Rumänien (die Amerikaner reichten *Albert Leo Schlageter* bereits 1948 an Brasilien weiter, 1962 ging sie an Portugal. Die nie fertiggestellte *Herbert Norkus* wurde 1947, mit Gasmunition beladen, im Skagerrak versenkt.)

Am 15. Mai 1946 stellte ihr neuer Kommandant Gordon McGowan die *Horst Wessel* im Beisein der deutschen Rest-Crew in Bremerhaven feierlich als Coast Guard Cutter *Eagle* in Dienst. Nach der deutschen und britischen wehte nun die US-Flagge am Heck; ein Wappenschild der Coast Guard ersetzte das Hakenkreuz unter dem goldenen Adler am Bug, das 33 Kilogramm schwere alte Namensschild wurde sorgfältig eingelagert und gegen das der *Eagle* getauscht. Kapitänleutnant Schnibbe konnte seinen Kommandantenwimpel in Sicherheit bringen. Die neue

Schiffsführung erhielt den Auftrag, die Bark baldmöglichst zu ihrem neuen Heimathafen New London (Connecticut) zu verlegen, dem Sitz der US Coast Guard Academy (CGA). Am 30. Mai 1946 brach eine gemischte Crew aus 48 freiwilligen Deutschen und 72 segelunerfahrenen Amerikanern zur Atlantiküberquerung auf. Kapitänleutnant Schnibbe trug wie seine Kameraden weiter die Kriegsmarine-Uniform mit Orden, aber ohne Hakenkreuz.

Neuer Name, neue Ziele

Auf der Reise zur US-Ostküste legte die *Eagle* Stopps in Falmouth, auf Madeira und Bermuda ein. Während der Überfahrt brachten die „Krauts" den „Amis" das Segelhandwerk bei, die Deutschen büffelten US-Begriffe für das stehende und laufende Gut. Der neue Kapitän McGowan, ein altgedienter Coast Guard-Seemann ohne Großsegler-Erfahrung, behandelte seinen deutschen Vorgänger und „Berater" Schnibbe und dessen Leute mit höflichem Respekt.

Die deutschen Seeleute gewöhnten sich allmählich an die fremden, hemdsärmeligen Seeleute, die „ihr" Schiff in Besitz genommen hatten. „Das lag nicht zuletzt an der guten Verpflegung", erklärt Peter Barthold Schnibbe. „Die Schiffsführung machte keinen Unterschied zwischen den beiden Gruppen. Die Deutschen waren unterernährt und dankbar, sich wieder satt essen zu können." Die Stimmung war gut, hin und wieder erklangen deutsche und amerikanische Seemannslieder. Ein Wermutstropfen aber blieb: Die Deutschen durften in den Häfen nicht an Land.

Auf der letzten Etappe von Bermuda nach New York geriet *Eagle* in einen Hurrikan, der das Schiff mit Schräglagen von bis zu 45 Grad an seine Grenzen führte. Das Gefühl, gemeinsam überlebt zu haben, schweißte die Crew vollends zusammen. Als die deutschen Seeleute am 9. Juli bei Orangeburg/New York von Bord gingen, verabschiedeten sich die Männer wie alte Freunde. Nach zwölf Tagen im Internierungslager Camp Shanks nordwestlich von New York City fuhren die deutschen *Horst Wessel*-Besatzungsmitglieder per *Liberty*-Frachter über Le Havre zurück nach Bremerhaven, wo US-Soldaten sie in Empfang nahmen. Eine außergewöhnlich fordernde und emotionale Reise von zwei Monaten und fünf Tagen hatte ihr Ende gefunden.

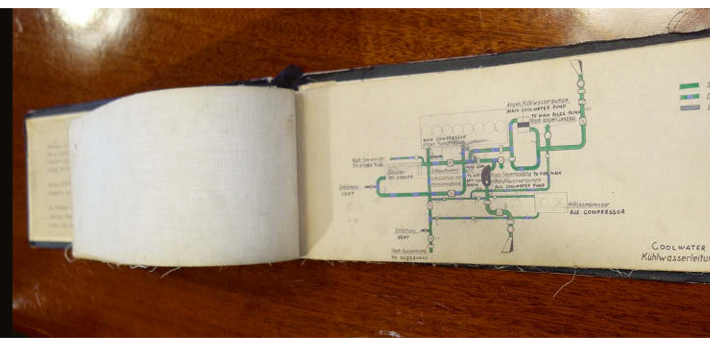
Fast 73 Jahre nach der Rückkehr seines Vaters in die Heimat steht Peter Barthold Schnibbe bewegt auf den Planken der *Eagle*. Dieses Mal gibt es keinen Medienrummel wie 2005 in Bremerhaven; alle spielen den Anlass, die geplante Übergabe des Kommandantenwimpels, bewusst herunter. Die



AUTOGRAMMSTUNDE: Der Kommandant signiert Gästebücher Foto: Coast Guard



LAUFENDES GUT: Sauber an seinen Belegnägeln festgezurrt Foto: Ulf Kaack



NOCH IN GEBRAUCH: Blick in das Kühlwasserschema der *Horst Wessel* Foto: Grit Schnibbe



ZUM WOHLFÜHLEN: Edel getäfelter Schlafraum der Schiffsführung Foto: Ulf Kaack

IN NÄCHTLICHEM SCHEIN: ***Eagle*** **mit farbig angestrahlter Takelage** Foto: picture-alliance/Sulupress

TECHNISCHE DATEN Coast Guard Cutter *Eagle* (USCGC *Eagle* – WIX 327)

Rufzeichen	NRCB
Heimathafen	New London/Connecticut, USA
Eigner	Vereinigte Staaten von Amerika
Bauwerft	Blohm & Voss, Hamburg
Baunummer	508
Baukosten	2.400.000 Mark
Stapellauf	13.06.1936
Indienststellung	17.09.1936
Länge	89,0 m (Lüa), 70,0 m (KWL)
Breite	12,0 m
Tiefgang	max. 5,0 m
Verdrängung	Konstruktion: 1.634 t, max. 1.750 t
Besatzung	Stammcrew 55, max. 239
Maschinenanlage	Caterpillar-Dieselmotor, 1.000 PS (735 kW), 1 Propeller
Höchstgeschwindigkeit	10 kn
Takelung	Bark, 3 Masten, 23 Segel; Segelfläche 2.070 m²
Geschwindigkeit	max. 17 kn (31 km/h)

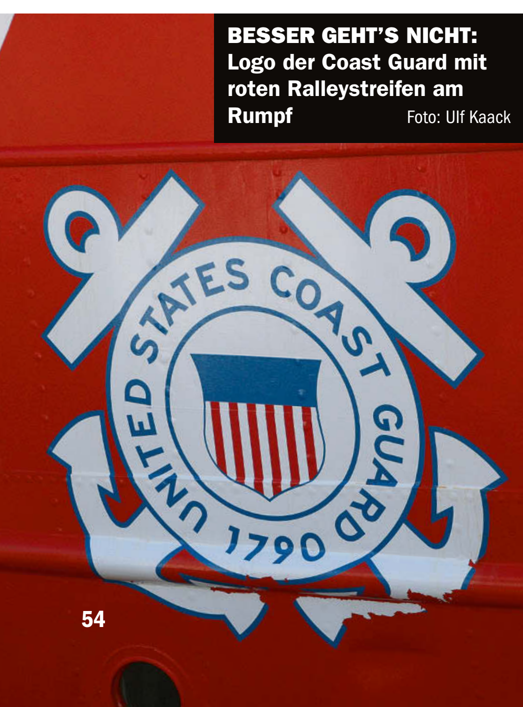


SCHIFF 508: Original-Firmenschild der *Horst Wessel* über der Umbauplakette der *Eagle* Foto: Grit Schnibbe


IN BESTER LAUNE: Zeitzeuge Woldemar Triebel an alter Wirkungsstätte Foto: Ulf Kaack


FÜR DAS LEIBLICHE WOHL IST GESORGT: Wie auf allen Schiffe der Welt hat der Smut einen wichtigen Job Foto: Ulf Kaack


HIER MUSS KEIN SEEMANN HUNGERN: Der Speiseraum der *Eagle* garantiert gute Versorgung Foto: Ulf Kaack



BESSER GEHT'S NICHT: Logo der Coast Guard mit roten Ralleystreifen am Rumpf Foto: Ulf Kaack



IN RESERVE: Feuerlöschmaterial in der Schiffssicherungslast Foto: Ulf Kaack

vermeintliche „Nazi-Flagge" hatte bei der Coast Guard-Führung anfangs für Stirnrunzeln gesorgt; man befürchtete die öffentliche Zurschaustellung von Hakenkreuzen und Beifall von der falschen Seite. „Der schlichte weiße Wimpel trägt nur das Eiserne Kreuz", stellt Peter Barthold Schnibbe klar.

Der Übergabe stand also nichts mehr im Weg – mit einer kleinen, würdigen Zeremonie in der Offiziersmesse, in Gegenwart seiner Frau Grit, des Initiators Ulf Kaack und dessen Frau. Ein gut gelaunter Zeitzeuge der *Horst Wessel*-Ära, Woldemar Triebel (Jahrgang 1923), ist ebenfalls zugegen. Er hatte 1941 auf Rügen als Kadett unter Barthold Schnibbe gedient.

Teil der Tradition

Beim Rundgang überzeugen sich die Gäste vom bemerkenswerten Zustand der *Eagle*. Sie hat inzwischen eine neue Maschine; der alte Burmeister & Wain-Diesel von 1936 dient nun seinem Schwesterschiff, der portugiesischen *Sagres*, als Ersatzteilspender. „Relikte wie die alten Warm- und Kaltwasserhähne, Maschinenpläne und das *Horst Wessel*-Schild werden wie Schätze gehütet, genau wie die Erinnerungstafel mit allen Namen der amerikanisch-deutschen Überfahrts-Crew von 1946", bemerkt Schnibbe zufrieden. „Der jetzige Kommandant Matthew Meilstrup sieht sein Schiff ohne ideologische Vorbehalte als Teil internationaler Seefahrtstradition."

Schnibbe hatte bei seinem ersten Besuch in Bremerhaven anno 2005 dem Kommandanten Eric Shaw sein in Acryl auf Leinwand gemaltes Bild „Hour of Birth" überreicht, das das Schiff inmitten der Ruinen des zerbombten Bremerhavens zeigt. „Symbolisch für die Stunde der Geburt, die Stunde des Neuanfanges", fügt Schnibbe hinzu. „Shaw ist leider inzwischen verstorben. Er interessierte sich sehr für die Vergangenheit seines Schiffes und nahm sich wie der jetzige Kommandant sehr viel Zeit für uns."

Die kleine historische Sammlung ist wohl komplett. „Der Wimpel soll ein kleiner Beitrag zur Völkerverständigung in Zeiten strapazierter deutsch-amerikanischer Beziehungen sein", sinniert Peter Barthold Schnibbe. „Der Schlusspunkt eines langen Kapitels, an dem mein Vater seinen Anteil hatte."

Die *Eagle* ist in ausgezeichnetem Zustand, ganz im Gegensatz zur 22 Jahre jüngeren *Gorch Fock* (II); vielleicht hat die Bark einen Schutzengel? Wie hatte doch *Eagle*-Kommandant Eric C. Jones beim Hafenbesuch in Hamburg im Jahr 2011 geäußert: „Unser Schiff wurde Seite an Seite mit dem Schlachtschiff *Bismarck* bei Blohm & Voss gebaut, die *Bismarck* wurde 1941 versenkt, aber wir segeln immer noch." ⚓



SCHLACHTSCHIFF-GIGANT: Vollständig ausgerüstet und betankt, verdrängte die *Bismarck* 53.500 Tonnen und bildete mit 360 Millimeter Stirnpanzerung den Höhepunkt in der Panzerstärke des deutschen Schiffbaus
Foto: SZ-Photo/Rue des Archives

Vom Schmiedeeisen zu „Wotan hart“

Schwimmende Brustwehr

Der laufend verbesserte Panzerschutz von Kriegsschiffen seit Mitte des 19. Jahrhunderts war eine Folge immer leistungsfähigerer Geschütze, effizienterer Treibladungen und den neuen Langgeschossen. Ein Überblick über die einzelnen Entwicklungsschritte

Von Peter H. Block

Der Feind ist geschlagen, das Feuer ist gelöscht, entert nieder aus den Toppen!“ Mit diesem Kommando beendete der Kommandant des Seekadetten-Schulschiffes *Niobe*, Kapitän zur See Koester, die Gefechtsübung seines Schiffes. So geschehen Anfang der 1880er-Jahre, zu einer Zeit also, als der Übergang vom Segellinienschiff zum dampfgetriebenen Turmschiff bereits vollzogen war und die Konstrukteure sich verstärkt dem Panzerschutz widmeten.

Bereits seit dem Jahr 1835 experimentierte man mit gusseisernen Platten als Panzerschutz, dem 1854 das geschmiedete Eisen folgte, das aufgrund seiner Härte zunächst den besseren Schutz bot. Aber auch das Schmiedeeisen reichte bald nicht mehr angesichts der rasanten Fortschritte der Artillerie, und so entwickelten die Metallurgen in dem Jahrzehnt vor 1900 gehärtete Nickelstähle, deren obere Plattenschichten sie mit Kohlenstoff anreicherten. Dadurch erhielten die Platten eine enorme Härte, während der Kern des Panzers zäh blieb.

Gewichtsprobleme

Bei gleicher Widerstandsfähigkeit ließen sich die Panzerstärken und somit auch die für die Panzerung aufzubietenden Gewichtsmassen beträchtlich verringern. So konnte man die Panzerstärken bei den Linienschiffen der *Brandenburg*-Klasse von 400 auf 225 Millimeter (*Wittelsbach*-Klasse) reduzieren – eine Gewichtsersparnis, die sich positiv auf die Konstruktionswasserverdrängung auswirkte; denn da der Konstrukteur an ein bestimmtes Gesamtgewicht gebunden war, konnte er die eingesparten Kilos einer anderen Gruppe wie Schiffskörper, Bewaffnung oder Maschinenanlage zugute kommen lassen mit dem Ziel, ein Höchstmaß an Kampfkraft zu erreichen.

Unter den einzelnen Gewichtsgruppen war zu unterscheiden zwischen solchen, die das „lebendige“ Gewicht darstellten, das heißt das dem eigentlichen Zweck des Schiffes dienende wie Bewaffnung, Munition und Panzerschutz, und solche, die das „tote“ Gewicht bildeten wie der Schiffskörper, der ja nur als Träger der übrigen Gruppen anzusehen war. Daher war es für den Konstrukteur eine besonders dankbare Aufgabe, gerade dieses „tot“ genannte Gewicht zu reduzieren, denn hier steigerte jede Ersparnis die Kampfkraft.

Nur ließen sich solche Abstriche nicht dadurch erzielen, dass man alle Bauteile einige Millimeter dünner ausführte. Das wäre zu einfach. Schließlich musste der Schiffskörper allen Kräften gewachsen sein, denen er ausgesetzt war: den hohen Beanspruchungen starken Seegangs, dem Wasserdruck sowie dem Hunderte von Tonnen betragenden Rückstoß der schweren Geschütze beim Feuern. Hier war ein großer Aufwand ingenieurswissenschaftlicher Arbeit erforderlich, um die Schiffsverbände in allen Teilen so auszugestalten, dass sie allen Anforderungen trotz weitestgehender Gewichtsreduktion standhielten.

Dies begann mit der Unterteilung des Schiffsinneren in einzelne Abschnitte, wobei man den Rumpf des Kriegsschiffes durch eine große Anzahl senkrecht stehender eiserner Wände – nämlich Quer- und Längsschotten – durchzog, die imstande sein sollten, das Schiff über Wasser zu halten, indem sie eine Überflutung auf die leck gesprungenen Räume beschränkten. Die Schotteneinteilung führte man so durch, dass auch mehrere benachbarte Abteilungen volllaufen konnten, ohne dass die Gefahr des Sinkens bestand.

Schotten dicht!

Das war bei Verletzungen des Schiffsbodens oder der -seiten durch unter Wasser liegende Riffe oder Torpedotreffer von entscheidender Bedeutung, um das Schiff zu erhalten. Die Verbindungen zwischen den einzelnen wasserdichten Abteilungen bildeten die Schotttüren, die auf ein Minimalmaß und auf die kleinstmöglichste Anzahl beschränkt in die Wände eingeschnitten waren und auf das Kommando „Schotten dicht!“ von der Brücke aus wasserdicht verschlossen werden konnten. Die wichtigsten Querschotten wie die Trennungsschotten der einzelnen Maschinen- und Kesselräume wurden unterhalb der Wasserlinie überhaupt nicht von Türen durchbrochen.

Die wasserdichte Unterteilung allein reichte jedoch nicht immer aus, um dem Schiff die erforderliche Sinksicherheit zu verleihen. Im russisch-japanischen Krieg 1904/05 hatte sich gezeigt, dass die bisherigen Unterteilungen den Wirkungen von Torpedo- oder Minentreffern nicht mehr gewachsen waren. Solche Treffer zerstörten nicht nur die Bordwände, sondern auch die innen liegenden Längswände, sodass der Wassereinbruch sich auf mehrere Abteilungen bis weit ins Schiffsinnere erstreckte. Nicht so bei der deutschen Marine, die schon

ÜBERHOLT: In der Seeschlacht bei Tsushima 1904, an der auch der russische Geschützte Kreuzer *Schemtschug* teilnahm, zeigte sich, dass die bisherigen Unterteilungen nicht vor Torpedo- und Minentreffern schützten Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

frühzeitig einen wirksamen Schutz ihrer Großkampfschiffe gegen Minen- und Torpedotreffern forderte. Da man hier nicht auf Erfahrungswerte zurückgreifen konnte, nahm man entsprechende Versuche an einer 1.500 Tonnen großen, schwimmenden Mittschiffssektion vor, die man extra zu diesem Zweck angefertigt hatte. Als Ergebnis dieser Tests erhielten sämtliche deutschen Großkampfschiffe ab 1905 ein vom vordersten bis zum hintersten schweren Geschützturm reichendes gepanzertes Längsschott.

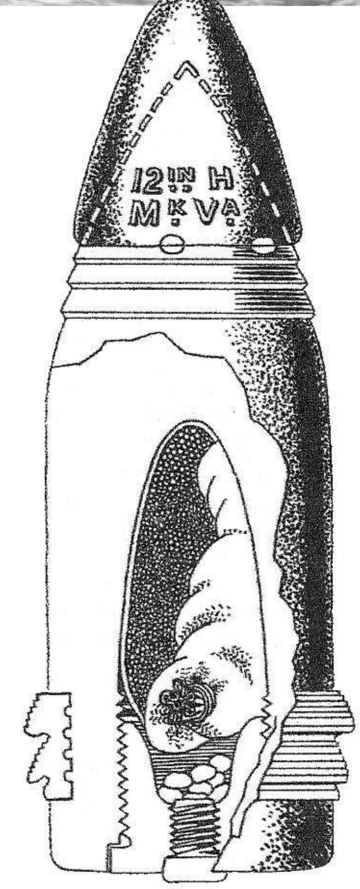
Mit diesem Torpedoschott – ursprünglich eine Idee französischer Ingenieure – konnten Munitionskammern, Kessel- und Maschinenräume wirksam geschützt werden. Tatsächlich wurde dann auch kein deutsches Großkampfschiff während des Ersten Weltkrieges durch feindliche Torpedos oder Minen vernichtet, obwohl neun dieser Schiffe im Ganzen sechs Torpedo- und elf Minentreffer erhielten.

Ständige Optimierungen

So viel zum Schutz gegen Unterwasserwaffen, der aber schon einer neueren Entwicklung angehörte. Linienschiffe und Große Kreuzer erhielten bereits seit einem halben Jahrhundert aufgrund der Erfahrungen des Krimkrieges (1853–1856) einen Panzerschutz gegen Artillerietreffer. Dabei war zu unterscheiden zwischen senkrechten Panzerungen, die das ganze Schiff wie mit einem Gürtel umzogen (Gürtelpanzer) und die schweren Geschütztürme sowie die Kommandobrücke schützten, und den horizontalen Deckspanzerungen, die gewöhnlich den Gürtelpanzer nach unten und vielfach auch nach oben abschlossen. Hier hatte das Schmiedeeisen als Panzermaterial ausgedient zugunsten des ab 1877 eingeführten Verbund-(Compound-)Panzers, bei dem eine weiche Panzerplatte auf eine harte geschmiedet war.

Diese Panzerungen wurden in der Regel erst dann angefügt, wenn das Schiff bereits in seinem Element schwamm, also nach dem Stapellauf. Dabei brachte man erst den Pan-

> **„Um 1870 war praktisch jedes Schiff technisch veraltet, wenn es auf Kiel gelegt wurde, weil irgendwer irgendwo schon ein Schiff mit besseren Geschützen, stärkeren Panzern und höherer Maschinenleistung projektiert hatte“**
>
> Heinz Neukirchen: Seemacht im Spiegel der Geschichte



KREISLAUF: Schnitt durch eine Panzersprenggranate um 1880, deren steigende Durchschlagskraft wiederum stärkere Panzerungen nötig machte Foto: Sammlung GSW

TYPSCHIFF: Das Großlinienschiff *SMS König*, das am 10. August 1914 in Dienst gestellt wurde, besaß eine Panzerdeckstärke von 60 bis 100 Millimetern Foto: SZ-Photo/Scherl

zergürtel auf, für den in der Außenhaut des Schiffes bereits eine Höhlung gelassen war, in der dort die Außenhaut um die Dicke des Panzers und seiner Hinterlage zurücksprang. Dieser naturgemäß sehr schwere Panzer verlangte ein außerordentlich festes Fundament, das die Panzerspanten als Träger der Stahlplatten gaben.

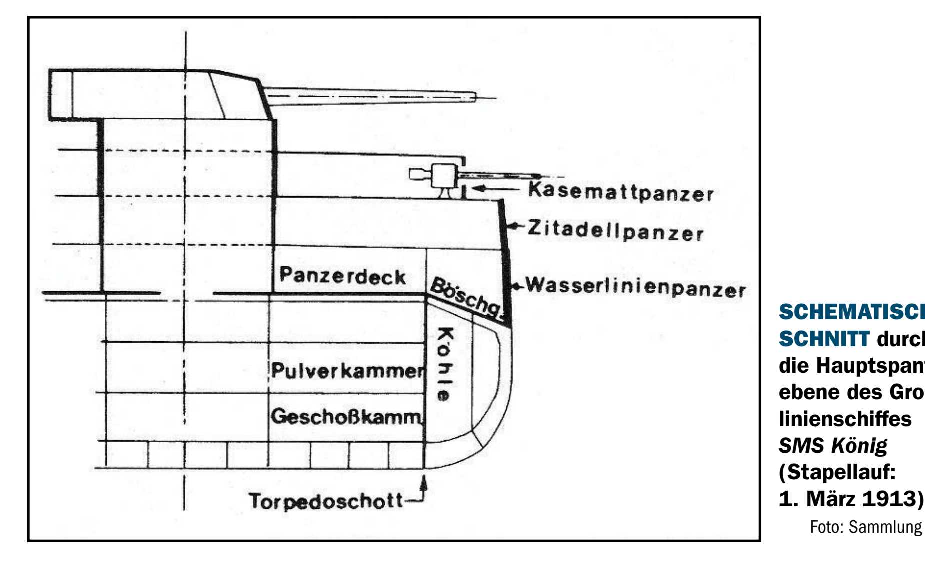
Schutz vor Treffern

Zwischen den Panzerplatten und der (eingezogenen) Außenhaut des Schiffes befand sich eine Teakholzlage – ein Holz, das keine Gerbsäure enthielt und so auch das mit ihm in Berührung kommende Eisen nicht so leicht zum Rosten brachte. Die starken Teakholzplanken boten den Panzerplatten eine elastische Unterlage. Der Panzer selbst wurde durch mächtige Stahlbolzen am Schiff befestigt, die durch die Doppelhaut des Schiffes und die Teakholzlage hindurch mittels Gewinde in die innere und damit etwas weichere Seite der Stahlplatten hineingeschraubt wurden.

Hinter diesem Panzergürtel und der Außenhaut ergänzte das Wallgangsschott bei Großkampfschiffen den Schutz des Schiffsinneren – eine weitere, stählerne Wand, die in einigem Abstand zur Außenhaut längsschiff verlief und so einen wasserdicht abgeschotteten Raum zwischen Bordwand und dem Schiffsinneren darstellte ähnlich dem Kofferdamm bei einem Tanker, nur dass der Kofferdamm querschiff verlief. Ein solches Wallgangsschott sollte bei Artillerietreffern das Innere vor abspringenden Eisenstücken schützen und beim Durchbohren des Panzers infolge Trefferwirkung das Eindringen von Wasser in die Innenräume verhindern. Auch eine Kollision würde nicht unweigerlich zum Ausfall lebenswichtiger Teile führen.

Bei den deutschen Großkampfschiffen legte die Marine besonderen Wert nicht nur auf große Ausdehnung, sondern auch auf große Stärke der Panzerungen. Im mittleren Teil des Schiffes reichte der Seitenpanzer bis zum Oberdeck und umschloss auch eine Batterie von 15-cm-Geschützen, die wieder durch eine Anzahl von Splitterwänden unterteilt war, um die Trefferwirkung örtlich zu begrenzen. Auch die Schlachtkreuzer erhielten einen Panzerschutz fast gleicher Dicke wie die Linienschiffe.

Eine besondere Stärke bekam das Panzerdeck über den Munitionskammern, um diese gefährdeten Räume besonders gut zu schützen – ein Zugeständnis an den Fortschritt bei der Artillerie, denn mit den neuen Pulver- und Geschossarten vergrößerten sich die Gefechtsentfernungen, sodass die Granaten aus großer Höhe mit enormer Auftreffwucht steil



SCHEMATISCHER SCHNITT durch die Hauptspantebene des Großlinienschiffes *SMS König* (Stapellauf: 1. März 1913) Foto: Sammlung Block

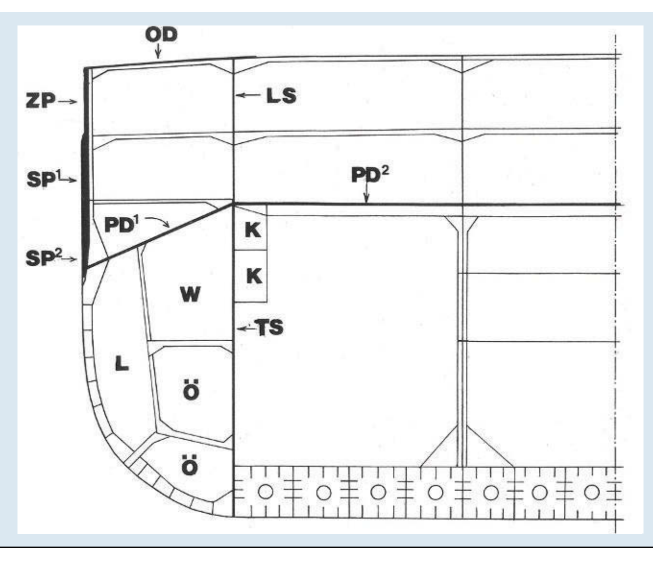
STARKE SCHÄDEN: Ebenso wie die *Seydlitz* war *Derfflinger* in der Skagerrak-Schlacht 1916 schwer getroffen, aber nicht versenkt worden Foto: SZ-Photo

PANZERUNG *Bismarck*

OD	Oberdeck 50 mm Wh (Wotan hart), geschweißt, neben den Türmen 80 mm
ZP	Zitadellpanzer 145 mm KCnA (zementierte Panzerplatten), genietet
SP 1	Seitenpanzer 320 mm KCnA, genietet
SP 2	Seitenpanzer, getäperter Teil im Mittel 170 mm KCnA, genietet
PD 1	Panzerdecksböschung 110 mm Wh, genietet
PD 2	Panzerdeck 80 mm Wh, genietet
LS	Splitterlängsschott 30 mm Wh
TS	Torpedoschott 45 mm Ww (Wotan weich), genietet

Füllungen

Ö	Heizöl
W	Wasser
L	Leerraum
K	Kabelgänge

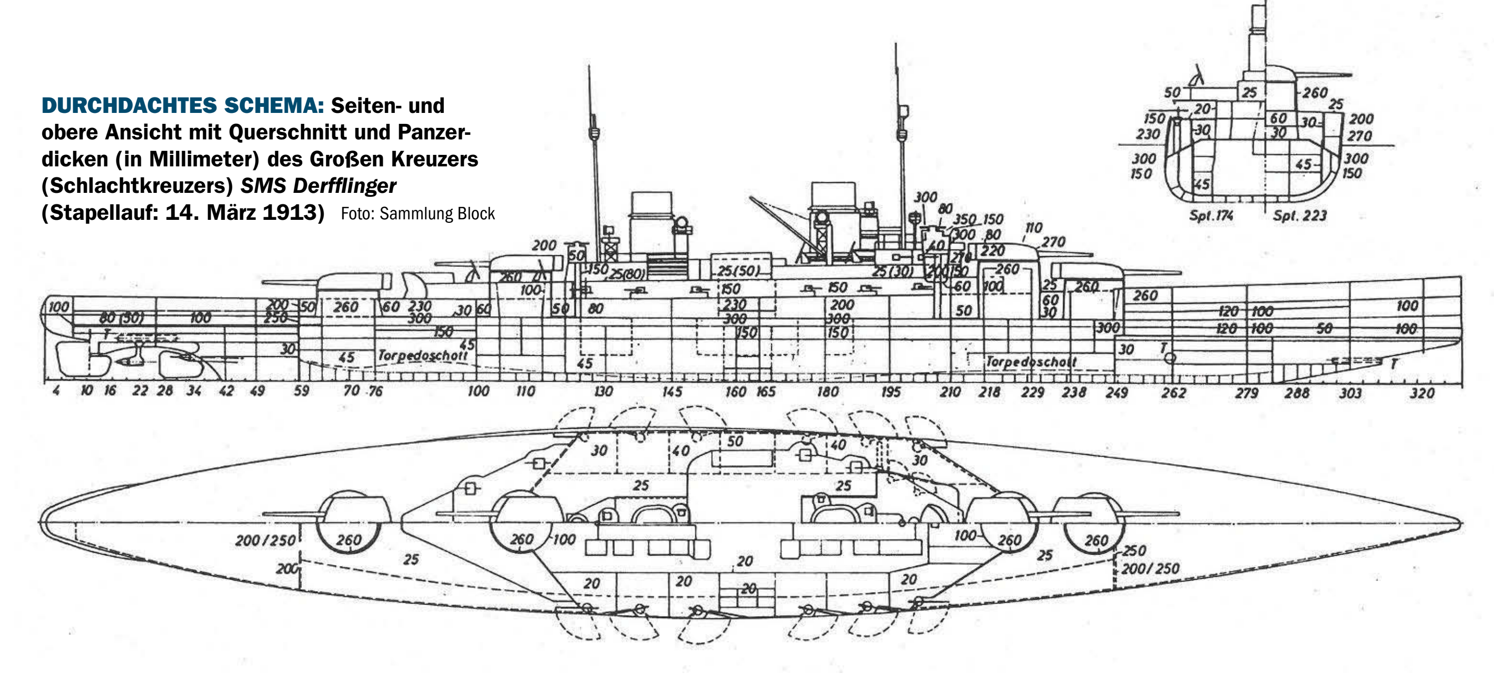


GENIETET UND GETÄPERT: Querschnitt durch den Hauptspant mit Panzerdicken und Füllungen des deutschen Schlachtschiffes *Bismarck* Foto: Sammlung Block

ins Ziel fielen. Immerhin wog eine 38,1-cm-Granate der britischen Linienschiffe der *Queen-Elizabeth*-Klasse stolze 875 Kilogramm.

Verringerte Splitterwirkung

Linienschiffe und Panzerkreuzer erhielten einen Deckspanzer, angebracht in seinem mittleren Teil über der Wasseroberfläche. Dieser Panzerschutz war an den Schiffsseiten unter einem Winkel von 30 Grad geneigt, sodass er dort, wo er an die Außenhaut des Schiffes stieß, unterhalb der Wasserlinie lag. Auf ihn auftreffende Granatsplitter konnten, da sie eine schräge Fläche vorfanden, diese nicht so leicht durchschlagen. Für diesen Schutz der Panzerdecksbeplattung und zur Verstärkung der Außenhaut in der Wasserlinie sowie als Splitterschutz verwendete man im Allgemeinen einen weichen Panzer, nämlich einen ungehärteten, äußerst zähen Nickelstahl mit etwa vier Prozent Nickelgehalt.

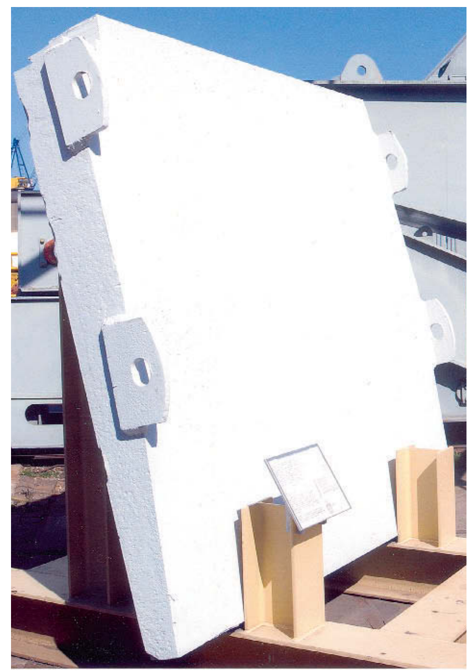


DURCHDACHTES SCHEMA: Seiten- und obere Ansicht mit Querschnitt und Panzerdicken (in Millimeter) des Großen Kreuzers (Schlachtkreuzers) *SMS Derfflinger* (Stapellauf: 14. März 1913) Foto: Sammlung Block

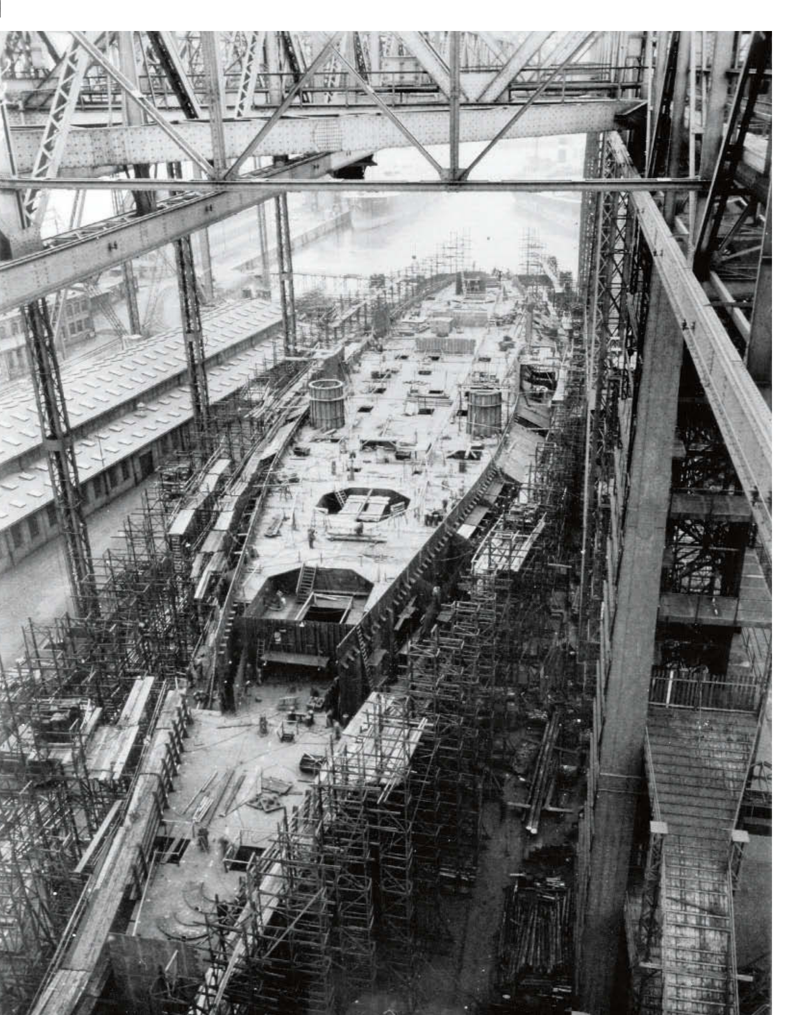
Dieser Nickelstahl verringerte die Spreng- und Splitterwirkung von Geschossen mit Aufschlagzündern und sollte die Splitter- und Gasdruckwirkung von den lebenswichtigen Teilen des Unterschiffs wie Antriebsanlagen, Munitionskammern, Zentrale und Rechenstellen fernhalten.

Gegenüber dem ursprünglich für diese Zwecke benutzten Panzermaterial, das die erforderliche Dicke erst durch zwei Lagen erhielt, hatte er den Vorteil größerer Zähigkeit und Festigkeit und damit kleiner Schusslöcher und geringerer sekundärer Splitterwirkung.

Mit die stärksten Panzerdicken erhielten neben den Kommandoständen (bis 350 Millimeter) die Geschütztürme der schweren Artillerie. Betrug die Stirnpanzerung bei den Linienschiffen der *Nassau*-Klasse noch 280 Millimeter, so steigerte sich dieser Wert bei dem Schlachtschiff *Bismarck* auf 360, während der Seitenpanzer der *Bismarck*-Klasse mit nur 320 Millimetern schwächer ausfiel. Aber zu diesem Zeitpunkt benutzte man anderes Panzermaterial, nämlich das von Krupp in der 1930er-Jahren entwickelte „Wotan hart" und „Wotan weich" als Ersatz für den bisherigen Stahl im Bereich der Außenhaut und der Decks.



MASSIV: Getäperte, das heißt von 300 auf 170 Millimeter geschwächte Platte des *Bismarck*-Seitenpanzers Foto: Blohm & Voss Hamburg



***BISMARCK*: Das Panzerdeck über dem Rudermaschinenraum war 110 Millimeter dick, über den Munitionskammern der schweren Artillerie 100 Millimeter** Foto: Blohm & Voss Hamburg

Spezielle Schweißverfahren

Dabei handelte es sich um ein homogenes Material in Dicken bis 150 Millimeter sowie von großer Zähigkeit und Festigkeit. Zudem hatte dieser Stahl den Vorteil, dass man ihn mit speziellen Elektroden schweißen konnte, was bei dem bisher verwendeten vierprozentigen Nickelstahl nicht der Fall war. Mit der *Bismarck* endet auch die Geschichte nicht nur der deutschen Schiffspanzerung. Die Dickschiffe hatten ausgedient; gegen heute übliche Fernlenkwaffen gibt es nichts mehr zu panzern. ⚓

Die *Titanic* im Kino, Teil 2 – *A Night to Remember*

Frauen und Kinder zuerst!



Im Jahr 1957 sind noch viele gerettete *Titanic*-Fahrer, Besatzung wie Passagiere, am Leben. Zu dieser Zeit entsteht in Großbritannien jener Film, der lange als die beste Darstellung der ersten und letzten Reise des Luxusdampfers gilt: *A Night to Remember*

Von Stefan Bartmann

KÜNSTLERISCHE FREIHEIT: Von den finalen Momenten der *Titanic* sind viele dramatische Darstellungen im Umlauf. Diese hier entstand als Werbematerial für *Die letzte Nacht der Titanic* Foto: picture-alliance/Everett Collection

Kaum getauft, schon gesunken. In zwei Stunden erzählt *Die letzte Nacht der Titanic* das kurze Leben des Dampfers, der eine kleine Welt und eine paar Überzeugungen mit sich riss. Der britische Schwarz-Weiß-Film basiert weitgehend auf dem sorgfältig recherchierten Standardwerk gleichen Titels des Amerikaners Walter Lord.

Für sein Buch hatte Lord noch 63 Überlebende des Unglücks befragen können. Einige davon besuchen die Dreharbeiten, was zu höchst emotionalen Momenten führt. Legendär und aktenkundig wird der „Auftritt" von Lawrence Beesley, der als junger Physiklehrer auf der *Titanic* gen Amerika dampfte und 45 Jahre später die Filmemacher berät. Der einstige Zweite-Klasse-Passagier versucht, sich beim Dreh des Untergangs zwischen die Statisten zu drängeln – als wollte er die Nacht vom April 1912 ein zweites Mal durchleben. Regisseur Roy Baker muss dazwischengehen; die Filmgewerkschaft erlaubt nur die Mitwirkung angemeldeter Mitglieder.

Baker hat mit *A Night to Remember* schon mehr als genug Ärger gehabt. Das Thema galt in London und Belfast als hinreichend erledigt; die nostalgisch verklärte Erinnerung an die tragisch gescheiterte *Titanic* setzt erst viel später ein. Eine Verfilmung der Katastrophe, die über 1.500 Opfer gefordert hatte, erscheint 1957 noch vielen Zeitgenossen als sensationslüstern und geschmacklos. Als die Produktion einen realen Dampfer als Drehort sucht, stößt sie daher auf Widerstand.







Foto: picture alliance/United Archives; Everett Collection (2)

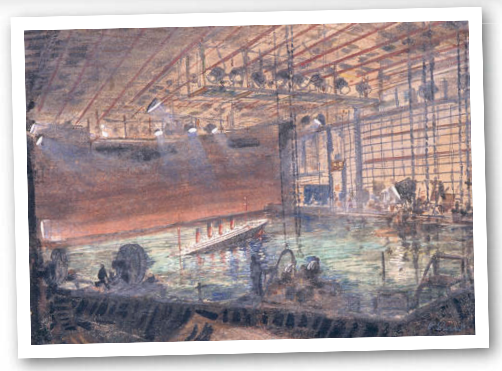
Eine schottische Abwrackfirma hilft den Filmemachern aus dieser Verlegenheit. Die Ausstatter lassen einen ausgemusterten Dampfer in den Farben der White Star Line streichen. Und so geschieht es, dass backbords auf dem Deck der schlachtreifen *RMS Artemis* mit den Schauspielern und Statisten gedreht wird, während man steuerbords bereits mit dem Zerlegen begonnen hat.

Kälteschock im Freibad

Ähnlich pfiffig löst man den Dreh der Rettungsboot-Szenen, als die *Titanic* bereits auf ihrem Weg zum Meeresgrund ist und Hunderte von Menschen im eisigen Wasser um ihr Leben kämpfen. Weil der Tank in den Londoner Pinewood-Studios dafür nicht großflächig genug ist, muss ein Freibad für die Szene herhalten – in einer frischen Nacht im November! Die Statisten erweisen sich als zögerlich … Der bewährte Schaupieler Kenneth More, als Zweiter Officer Charles Lightoller, fasst sich ein Herz und macht den Anfang, um die Leute zu ermutigen. Später schildert er sehr lebendig, in welch Schockstarre ihn das kalte Wasser versetzt habe. Aber die Statisten folgen seinem Beispiel.

Für die Zeit ihrer Entstehung sind die Spezialeffekte dieses Films schlicht sensationell; 1957 wird freilich noch analog getrickst und mit Modellen gewerkelt. Die *Titanic*-Miniatur ist rund zehn Meter lang. Für den Untergang muss sie in Segmente geteilt werden, weil sonst das Becken der Pinewood-Studios nicht tief genug gewesen wäre. Auch *A Night to Remember* lässt das Heck des Dampfers in seinen letzten Momenten spektakulär steil in den nächtlichen Himmel ragen.

In den ersten Filmminuten findet sich eingeschnittenes Wochenschau-Material: vom Stapellauf des Cunard-Liners *Queen Elizabeth* im Jahr 1938 und von der Ausfahrt der *Mauretania*, dem Schwesterschiff der *Lusitania*. Eine weitere Zweitverwertung von Fremdmaterial lässt sogar die alte NS-Propaganda-*Titanic* von 1942/43 zu Ehren kommen: Vier Szenen, etwa das Fluten des Maschinenraums, stammen aus dieser Produktion.



SPEZIALEFFEKTE 1957: Angesichts seiner Beschränkungen in Technik und Budget ist *Die letzte Nacht der Titanic* noch heute beachtlich Foto: picture-alliance/United Archives

Skript mit Schräglage

Regisseur Roy Baker nimmt's genau. Beim Dreh des finalen Captain-Dinners lässt er sogar dasselbe Menü servieren – der Atmosphäre wegen. Bei der zeitlich korrekten Umsetzung des Untergangs behilft man sich mit einem kleinen Trick: Auf den Drehbuchseiten ist die steigende Schräglage des sinkenden Schiffes in Gradzahlen vermerkt; das wird später auch den Filmschnitt erleichtern.

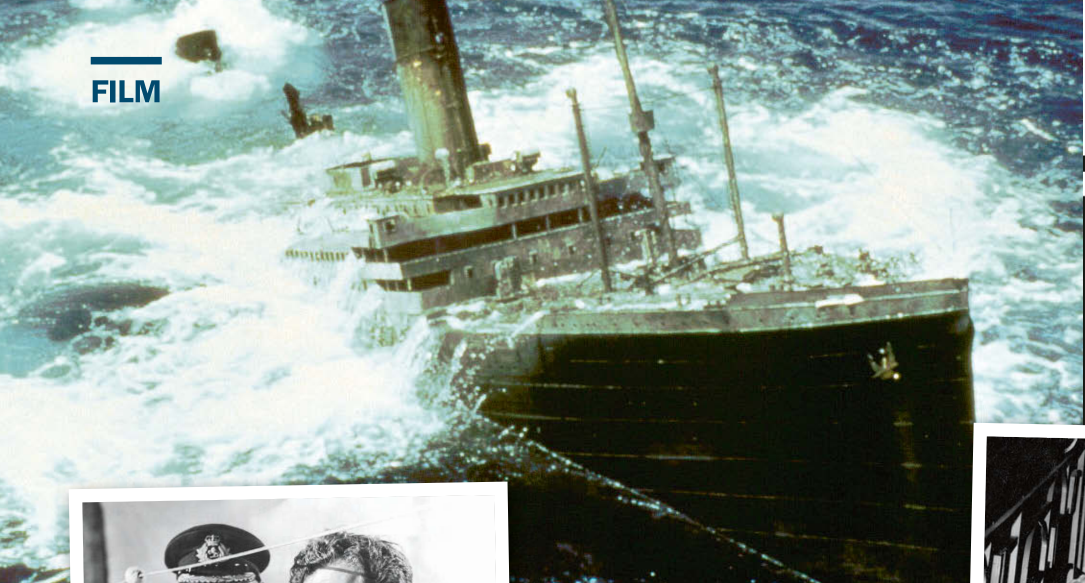
HINTERGRUND „Erinnert mich an ein verdammtes Picknick!"

Der dritte Akt des Dramas spielte sich ohne die *Titanic* ab. Als der Gigant um 2:20 Uhr versunken und verschwunden war, ploppte noch allerlei Zeugs aus großer Tiefe an die Oberfläche: Planken, Lattenkisten, Deckstühle … Darüber lagen ein rauchiger Dampf und ein Geräusch, das einen der Überlebenden an den „grellen Lärm von Zikaden" erinnerte. Es waren die vielen Schwimmer, die im minus zwei Grad kalten Wasser um Hilfe riefen.

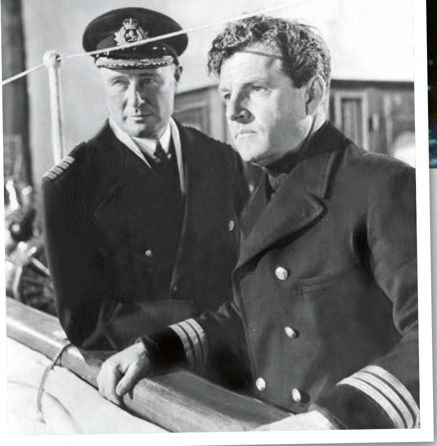
Ein Kapitel für sich sind die bitterkalten Stunden in den 20 Rettungsbooten, von denen einige jämmerlich schwach besetzt waren (nur zwölf Leute in der Nr. 1), während auf anderen ein derartiges Gedrängel herrschte, dass das Wasser bisweilen übers Dollbord schwappte. Von den vier Faltbooten, sogenannten „Engelhardts", trieb eines kieloben. Jenes Floß B war das letzte, das die *Titanic* verließ; es wurde von der Flutwelle des stürzenden vorderen Schornsteins davongetragen. Mit dabei: der Zweite Offizier Charles Lightoller und der Funker Harold Bride, dessen Kollege John Phillips bis zuletzt das erste SOS der Seefahrtsgeschichte in den Äther getippt hatte.

In der NS-deutschen *Titanic* von 1943 spielt all das keine Rolle, wogegen *A Night to Remember* effektiv Gebrauch von diesen dramaturgischen Möglichkeiten macht. Auch hier folgt der Film den Schilderungen des sorgfältigen *Titanic*-Chronisten Walter Lord. Es ist jener Teil des Desasters, für den es die wenigsten Entschuldigungen gibt. Nur das Boot Nr. 14, unter dem Kommando des Fünften Offiziers Harold Lowe, kehrte zur Hilfeleistung um – aber erst, nachdem er seine Passagiere in andere Boote übergesetzt und eine eigene Besatzung zusammengestellt hatte. Doch der couragierte Lowe (auf seiner ersten Transatlantikfahrt) unterschätzte die Zeit, die er dafür benötigen würde.

Glaubt man Walter Lord, hat es wohl niemals zuvor auf Rettungsbooten so viel kleinlichen Streit und miese Laune gegeben wie zwischen den vor Kälte bibbernden Menschen, die soeben die bis dato größte Schiffskatastrophe überlebt hatten. Die Situation hatte auch ihre grotesken Züge. „Erinnert mich an ein verdammtes Picknick!", platzte es schließlich im Rettungsboot Nr. 13 aus einem der *Titanic*-Heizer.



HOLLYWOOD-PHANTASIE: Die unrealistische Wiederauferstehung des legendären Dampfers in *Hebt die Titanic*! Foto: picture-alliance/empics



HISTORISCH NICHT BELEGT: Der *Carpathia*-Kapitän Rostron und *Titanic*-Offizier Lightoller ziehen Bilanz Foto: p-a/Everett Collection

GESCHICHTE ZUM ANFASSEN: Filmproduzent William MacQuitty zwischen zwei *Titanic*-Überlebenden im Jahr 1958 Foto: picture-alliance

Aber auch Bakers Film ist nicht perfekt, wie intime Kenner des *Titanic*-Desasters nachweisen können. Manches konnten die Macher damals gar nicht wissen. Die noch unbewiesene Vermutung, das Schiff sei kurz vor dem Untergang (oder kurz danach) in zwei Teile zerbrochen, bestätigt sich erst knapp drei Jahrzehnte später. Bei der unmittelbaren Untersuchung des Unglücks in New York und London hat es jedoch entsprechende Zeugenaussagen gegeben.

Klassiker mit Makeln

Andere Details hätte man 1957 durchaus wissen können. So enthält bereits die erste Szene, nämlich die klassische Schiffstaufe, einen Missgriff: Es war bekannte Praxis der White Star Line, auf Derartiges zu verzichten. Und die wasserdichten Schotte ließ Erster Offizier William Murdoch erst nach der Kollision mit dem Eisberg schließen – nicht in Vorbereitung darauf, wie es der Film zeigt. Es gibt noch einige Fehler in *A Night to Remember*, welche die innere Qualität dieses Films aber nicht wirklich schmälern können.

Die verzweifelten und vergeblichen Versuche der *Titanic*, mit der auf Sichtweite nahen *Californian* in Kontakt zu treten, sind ein wichtiger Erzählfaden in Bakers Film. Die Story pendelt einige Male zwischen den beiden Schiffen hin und her und verdeutlicht diese tragische Komponente: Captain Stanley Lord verschnarcht die berühmteste Schiffskatastrophe aller Zeiten, der Funker macht Feierabend und die Offiziere an Deck rätseln, was das Feuerwerk dort drüben zu bedeuten habe …

Nach *A Night to Remember* kommt im „Fall Titanic" nichts mehr auf die Leinwand, das man allzu ernst nehmen müsste. Allemal als Kuriosum erwähnenswert: *Raise the Titanic*! (zu Deutsch: *Hebt die Titanic!*) aus dem Jahr 1980. Die Story nach einer reißerischen Romanvorlage besteht aus „zwei schwachsinnigen Sub-Plots" – so zumindest urteilt der US-Filmkritiker Roger Ebert über diesen „beinahe guten Film". Im Kern des ordentlich getricksten Streifens geht es um die Suche nach einem seltenen Mineral zu taktischen Zwecken, das an Bord der gesunkenen *Titanic* vermutet wird …

KURZKRITIK



Wer vom Schmalz, vom Protz und von der technischen Perfektion der Cameron-Version übersatt ist, kann sich an *A Night to Remember* – in edlem Schwarz-Weiß – wieder gesundsehen. Es ist gewiss der bescheidenere und dezentere *Titanic*-Film, tricktechnisch auf der Höhe der Zeit und historisch fast „wasserdicht". Gut möglich also, dass es auch der bessere, würdigere und somit dem Thema angemessenere Film ist.

Der Film gerät damals zum krachenden Reinfall in den Kinos. Das *Titanic*-Thema gilt danach als Kassengift und bleibt einstweilen im Besitz der Historiker und Fans – bis zum September 1985, als der Rest der Welt durch einen Knalleffekt daran erinnert wird: Eine streng geheime Suchexpedition hat das Wrack des legendären Dampfers in 3.800 Meter Tiefe aufgespürt. Die ersten Bilder des von Rostbakterien überwucherten Kiels lassen TV-Zuschauer und Leser staunend innehalten.

Größenwahn in Mexiko

Ein gutes Jahrzehnt später, im Herbst 1996, wird man in den oberen Etagen der Twentieth Century Fox und des Co-Produzenten Paramount allmählich nervös. An der mexikanischen Pazifikküste, Baja California, hatte die „Fox" für 20 Millionen Dollar ein Studio mit zwei gigantischen Wassertanks unter freiem Himmel errichten lassen – eigens für James Camerons *Titanic*-Neuauflage. Dort, in den Baja Studios, ist Cameron mit seinem Team nun seit September 1996 zugange. Die *Titanic*-Attrappe steht symbolisch für den Größenwahn des Projekts. Die Produktionskosten sind bereits aus dem Ruder gelaufen – von naiv angepeilten 80 Millionen Dollar auf nun absehbare 200 Millionen. Der Starttermin des Films, der 4. Juli 1997, ist schon geplatzt. Camerons Job wackelt, doch niemand wagt es, den Lotsen von Bord zu holen.

Mehr dazu in einer der nächsten Ausgabe von *Schiff Classic*! ⚓



Jörg-Michael Hormann
(1949–2019)

Wer seine privaten Interessen zum Beruf machen kann, darf sich glücklich schätzen. Einer, auf den das mit Sicherheit zutraf, war der Publizist Jörg-Michael Hormann. 1949 in Binnen, Landkreis Nienburg/Weser, geboren, begeisterte er sich von klein auf für die deutsche Militärgeschichte, für historische Flugzeuge und Militärfahrzeuge, insbesondere aber für alles, was auf dem Wasser unterwegs war, sei es unter Segeln oder unter Dampf.

Man konnte sich das überzeugte „Nordlicht" auch gut auf der Brücke eines Schiffes vorstellen, doch statt die Meere zu befahren, brachte Hormann seine Leidenschaft(en) zu Papier: Nach seinem Dienst in der Panzertruppe der Bundeswehr und einem Umweg über ein Architekturstudium wurde er Journalist, Sachbuchautor und Zeitschriftenredakteur und hat über die Jahrzehnte zahlreiche Bücher sowie Hunderte Fachbeiträge verfasst. Lange war er an führender Stelle in der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. aktiv – und damit „erste Wahl", als der GeraMond Verlag 2012 einen Verantwortlichen Redakteur für das neue Magazin *Schiff Classic* suchte. Hormann hat diese Funktion mit großem Engagement ausgefüllt, bis er sich Anfang 2016 wieder anderen Aufgaben zuwandte. Dazu zählte das Schreiben zahlloser Artikel für unsere Militärgeschichtsmagazine, die er auch hinter den Kulissen unermüdlich unterstützte, vor allem mit wertvollen Informationen zu Uniformen und Abzeichen – ein Feld, auf dem er als führender Experte gelten durfte. Wann immer wir hier einen Rat brauchten, hieß es: „Frag doch mal den Jörg" – und er wusste garantiert die Antwort, war dabei immer zuvorkommend, immer hilfsbereit.



AUS ALTEN TAGEN: Bei der Panzertruppe der Bundeswehr lernte Jörg-Michael Hormann das Militär aus eigener Anschauung kennen. 1971 ließ er sich im Großen Dienstanzug zusammen mit seinem stolzen Vater ablichten

Jörg-Michael Hormann ist am 5. August 2019 nach kurzer Krankheit verstorben. Er hinterlässt eine Frau und zwei erwachsene Kinder. Die Zentralredaktion Technik- und Militärgeschichte des GeraMond Verlags verliert einen wertvollen Mitarbeiter und guten Freund.



Strandung mit katastrophalen Folgen

Das Signalbuch der *Magdeburg*

Geheimste deutsche Unterlagen gelangten bereits 1914 in die Hände der Alliierten. Gerade für die britische Admiralty waren die Dokumente von unschätzbarem Wert, wie der Kriegsverlauf zeigen sollte

Von Peter H. Block

In den Morgenstunden des 25. August 1914 dampft ein Verband von vier deutschen Kriegsschiffen östlich der Insel Gotland durch die ruhigen Gewässer der Ostsee: die Kleinen Kreuzer *Augsburg*, *Magdeburg* und die beiden Torpedoboote V 26 und V 186. Der Befehlshaber Konteradmiral Behring will in der kommenden Nacht in den Finnischen Meerbusen eindringen und eventuell dabei auftauchende russische Panzerkreuzer angreifen und torpedieren.

Ziel: Panzerkreuzer

Mit 20 Knoten Fahrt steuert der Verband die finnische Felsengruppe Bogskär an, um einen sicheren navigatorischen Abgangspunkt für den weiteren Marsch zu haben. *Augsburg* läuft voraus, *Magdeburg* folgt wegen der Minengefahr in etwa 1.000 Meter (zehn Hektometer) Abstand. Nachmittags um 17 Uhr nehmen die Kreuzer eine Standortbestimmung vor, wobei sich herausstellt, dass das Besteck der *Magdeburg* mit dem der *Augsburg* um eine Seemeile differiert.



OFFIZIELL BIS 1921: Original einer auf deutschen Kriegsschiffen gesetzten Reichskriegsflagge auf sogenanntem „Marinefahnenleinen“ Foto: Interfoto/Hermann Historica

DOPPELTER VERLUST: Das 1911 vom Stapel gelaufene Typschiff der *Magdeburg*-Klasse, der Kleine Kreuzer *SMS Magdeburg*, ging bereits im ersten Kriegsjahr verloren und mit ihm wichtige Unterlagen Foto: Interfoto/Friedrich

Man misst dem auf der *Magdeburg* keine weitere Bedeutung bei, da der Kreuzer ohnehin im Kielwasser des Flaggschiffes läuft. Der Verband dreht dann in einem weiten Bogen nach Steuerbord auf Ost zu Nord, um 18 Uhr liegt Bogskär etwa zehn Seemeilen querab.

Doch dann verschlechtert sich die Sicht. Es wird diesig, Nebel kommt auf und auf der *Magdeburg* rechnet man schon mit dem Abbruch des Unternehmens. Der Admiral jedoch findet den Nebel ganz vorteilhaft für das Durchbrechen der russischen Vorpostenkette. Und da man ohnehin nach Kompass und Uhr steuert, sieht er keinen Grund, sein Vorhaben aufzugeben. Nach Passieren der Deutschland-Minensperre wird die Sicht gleich null. Dem gegissten Besteck zufolge muss der Verband jetzt kurz vor der vermuteten – tatsächlich aber nicht existenten – russischen Minensperre stehen.

Kursänderung

Um diese Sperre zu umgehen, dreht das Flaggschiff um 23 Uhr auf SOzS (Südost zu Süd) und teilt die Kursänderung drei Minuten später per Funk der *Magdeburg* mit. Während dort der Spruch entschlüsselt wird, läuft der Kreuzer auf dem alten Kurs weiter. Als dann um 23:07 Uhr der Spruch auf der Brücke vorliegt, geht der Kreuzer sofort auf den neuen Kurs, hält aber für zwei Minuten einen Strich (11 ¼ Grad) mehr nach Steuerbord, um die während der sieben Minuten von der Kursänderung der *Augsburg* bis zum eigenen Drehpunkt zu weit nach Osten gelaufene Strecke wieder auszugleichen.

Mittwoch, 26. August 1914. Mitternacht ist vorüber. Schemenhaft gleiten die Kreuzer mit 15 Knoten durchs Wasser, immer noch Kurs SOzO und somit in direkter Linie auf Odensholm (heute Omussaar) zu, einer etwa vier Seemeilen vor Estland gelegenen Insel.

UNTERSTÜTZUNG: Die Torpedoboote V 26 (oben) und V 186 ergänzten den 1914 in den Finnischen Meerbusen vorstoßenden Verband Fotos: picture-alliance/WZ-Bilddienst

EINSATZ IN DER ÖSTLICHEN OSTSEE: **Der Kleine Kreuzer *Augsburg*, hier im Kaiser-Wilhelm-Kanal unter der Levensauer Brücke, hatte im Juni 1914 noch Vorposten- und Sicherungsdienste wahrgenommen**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

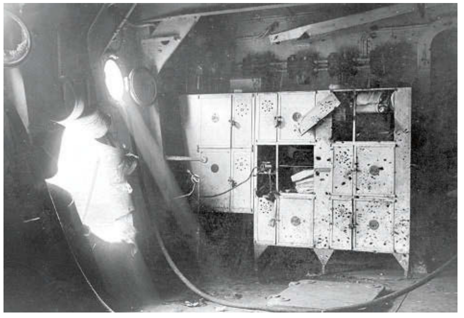
Auf der Brücke der *Magdeburg* wartet man ungeduldig auf das Signal des Flaggschiffes zur Kursänderung nach Backbord, denn das Ende der vermuteten Minensperre müsste fast erreicht sein und die Lotungen zeigen immer geringer werdende Wassertiefen.

Zu spät!

Als der Lotgast 34 Meter ausruft, drängt der Navigationsoffizier Kapitänleutnant Kunau den Kommandanten zur Kursänderung. Seiner Meinung nach ist der Kreuzer schon viel zu dicht unter Land, das Auflaufen nur eine Frage der Zeit. Doch zu diesem Zeitpunkt hat die *Augsburg* bereits gedreht und läuft nun Kurs Ostnordost, bewegt sich also im rechten Winkel von der *Magdeburg* fort.

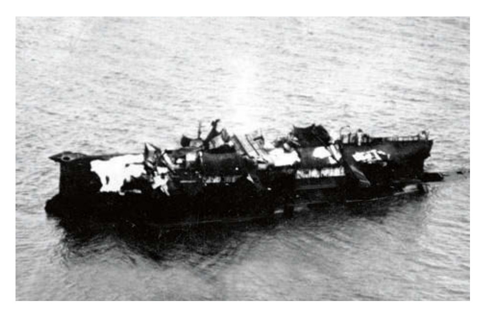
Aus unerklärlichen Gründen geht der die Kursänderung anzeigende Funkspruch erst zwölf Minuten später an die *Magdeburg*. Bis dort der entschlüsselte Text auf der Brücke vorliegt, vergehen weitere vier Minuten, und als der Kreuzer dann endlich andreht, ist es schon zu spät.

Ein heftiger Stoß erschüttert das Schiff, es ächzt und bebt in allen Verbänden. Die Fahrt hat ein jähes Ende gefunden; der Kreuzer ist 300 Meter vor Odensholm aufgelaufen, sitzt auf Grund. Nach dem ersten Schrecken versucht man, das schwerbeschädigte Schiff freizubekommen. Die Maschinen laufen mit



TREFFER: **Nach dem Gefecht mit einem russischen Kreuzer zeigen sich die Schäden auf der *Augsburg* – Einschuss in der Bordwand und Splitterwirkung an Spinden**

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst



UNTERGANG: **Torpedoboot V 26 und der Kleine Kreuzer *Amazone* bargen die Überlebenden der *Magdeburg***

Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

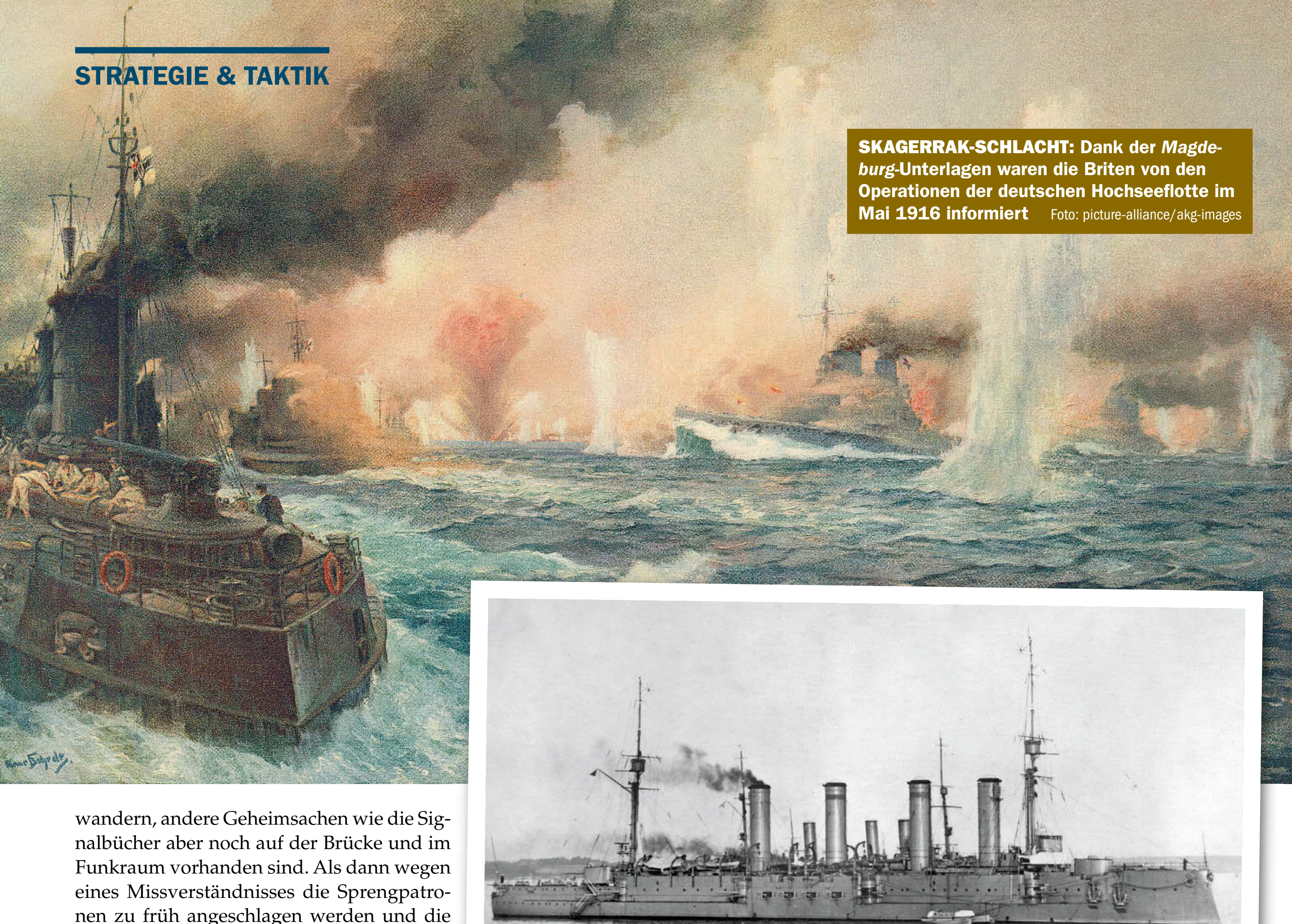
AK zurück; vergeblich. Die Besatzung wird auf die Schanz befohlen, die im Vorschiff lagernde Munition nach achtern gemannt, die schweren Anker nebst Ketten gehen über Bord – nichts, keine Reaktion. Der Kreuzer sitzt unverrückbar fest.

Am Morgen kommt ein Funkspruch vom Flaggschiff mit dem Befehl, die russische Telegrafenstation auf Odensholm zu zerstören. Der noch in der Nacht informierte Admiral will so ein frühzeitiges Bekanntwerden des Unfalls beim Gegner verhindern. Die Steuerbordbatterien werden auf Odensholm gerichtet, nach 120 Schuss sind Signalstation und Leuchtturm zerstört.

Befehl: Sprengen

Gegen 8:30 Uhr taucht V 26 aus dem Nebel auf und versucht, den Kreuzer freizuschleppen. Doch selbst die 24.800 PS starken Maschinen des Torpedobootes richten hier nichts mehr aus. Nach drei vergeblichen Schleppversuchen gibt man die *Magdeburg* schließlich auf und Korvettenkapitän Habenicht erteilt den Befehl zum Räumen und Sprengen seines Schiffes. Bereits zwei Stunden zuvor hat er alle Geheimsachen vernichten lassen mit Ausnahme derer, die eventuell noch gebraucht werden.

So kommt es, dass zwar in den Heizräumen etliche Unterlagen in die Feuerung



SKAGERRAK-SCHLACHT: Dank der *Magdeburg*-Unterlagen waren die Briten von den Operationen der deutschen Hochseeflotte im Mai 1916 informiert Foto: picture-alliance/akg-images

ÜBERMÄCHTIG: Der russische Panzerkreuzer *Pallada* hatte V 26 ins Visier genommen, das jedoch mit 220 Geretteten der *Magdeburg* ablaufen konnte Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst

wandern, andere Geheimsachen wie die Signalbücher aber noch auf der Brücke und im Funkraum vorhanden sind. Als dann wegen eines Missverständnisses die Sprengpatronen zu früh angeschlagen werden und die Männer im Eiltempo von Bord müssen, nimmt das Desaster seinen Lauf.

Kriegstagebuch und Schiffskasse sowie die Akten des Zahlmeisters packen die Matrosen in einen Kleidersack, vergessen diesen aber dann in der Eile auf dem Achterdeck. Nach russischen Quellen wird das Kriegstagebuch (KTB) zusammen mit einigen Quadratkarten später unter dem Arm des ertrunkenen Seemanns Jeske gefunden. Ein Signalbuch wirft man über Bord, der Signalbuchschlüssel der Funkstation geht dem Funkmaaten Kiehnert im Wasser verloren.

Feind kommt in Sicht

Eben ist der letzte Mann von Bord, da fliegt das Vorschiff der *Magdeburg* in die Luft. Die an den Torpedoköpfen angebrachten Sprengladungen haben gezündet, die Explosion hat den Kreuzer bis zum ersten Schornstein fast völlig zerstört. Viele der im Wasser schwimmenden Seeleute werden von umherfliegenden Stahltrümmern verletzt, einige erschlagen. Noch während die Rettungsmaßnahmen in vollem Gang sind, taucht ein russisches Kriegsschiff mit drei Schornsteinen auf: der Kleine Kreuzer *Bogatyr*, den die Männer in 2.500 Meter Entfernung im aufklarenden Nebel ausmachen.

Das Torpedoboot macht klar zum Gefecht, als ein weiterer Russe auf der Szene erscheint: der Panzerkreuzer *Pallada*. V 26 eröffnet das Feuer mit seinen 8,8-cm-Geschützen, das sofort von den Russen erwidert wird. Mit Höchstfahrt läuft das Torpedoboot ab, muss jedoch mehrere Treffer einstecken und erreicht um 10:33 Uhr mit 220 Geretteten der *Magdeburg* an Bord das Flaggschiff.

Noch am gleichen Tag riegeln die Russen das Gebiet um den gestrandeten deutschen Kreuzer ab und untersuchen das Wrack genau. Dabei finden sie unter anderem (nach eigenen Angaben) zwei Signalbuchexemplare, die Schlüsselunterlagen, die Leiche des Steuermanns mit dem Kriegstagebuch und den Quadratkarten mit den eingezeichneten deutschen Minensperren sowie den Code zur Quadratkarte.

Alles hochbrisante Funde, die keinesfalls publik werden dürfen. Daher gibt die russische Marineleitung einen „geheimen" Tagesbefehl heraus, in dem sie die erfolglose Suche an dem Wrack des Kreuzers rügt. Und dass auch die Deutschen von diesem Tagesbefehl erfahren, dafür sorgt die russische Marineabwehr.

Churchill ist begeistert

Die an Bord und im Wasser gefundenen aufschlussreichen Dokumente sind für den Gegner von unschätzbarem Wert und wirken sich auf den weiteren Verlauf des Krieges aus. So ist die russische Marineleitung jetzt über die Lage in der Ostsee bestens informiert, da sie künftig die deutschen Funksprüche mitlesen kann. Aber die Russen denken auch an ihre Verbündeten.

Am 6. September spricht der russische Marineattache beim Ersten Lord der Admiralität, Winston Churchill, vor und bietet ihm die Dokumente an. Der hocherfreute Churchill setzt sofort den Kreuzer *Theseus* in Marsch, der fünf Wochen später mit zwei russischen Offizieren und den Dokumenten in Scapa Flow einläuft. Drei Tage später lie-

gen (nach britischen Quellen) das 575 Seiten starke Signalbuch, die Schlüsselunterlagen und die Quadratkarten in London auf dem Tisch. Ein unerwarteter Glücksfall für die britische Marineaufklärung, die nun nicht mehr auf zeitraubende Entschlüsselungsarbeiten angewiesen ist.

Da deutscherseits der Code nie völlig verändert wird, ist die britische Admiralität künftig meist rechtzeitig über die Operationen der deutschen Hochseeflotte im Bild und kann ihre Gegenmaßnahmen treffen. Auch der U-Boot-Krieg bekommt ein anderes Gesicht, da vielfach die Operationsgebiete der deutschen U-Boote bekannt werden und so wichtige Transporte entsprechend starken Geleitschutz bekommen.

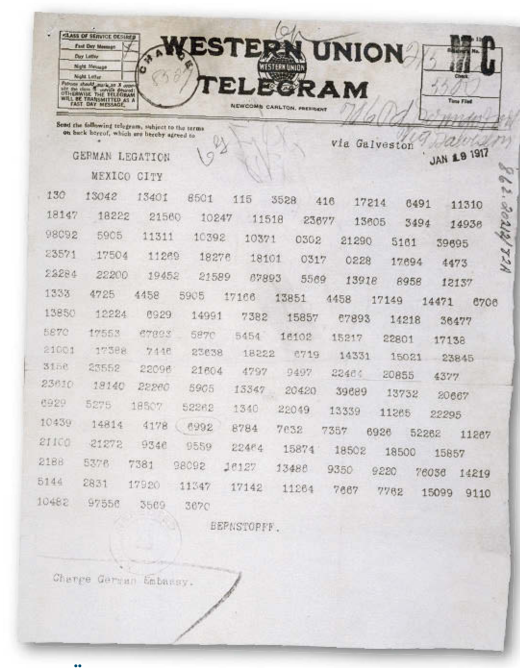
Abhörstationen entlang der britischen Ostküste fangen die deutschen Funksprüche auf, stellen ihre Herkunft fest und melden sie der Admiralität. So geht auch der Verlust des deutschen Großen Kreuzers *Blücher* in der Schlacht an der Doggerbank auf das Konto der britischen Marineaufklärung: Die Royal Navy ist aufgrund deutscher Funksprüche über den Aufklärungsvorstoß Hippers unterrichtet. Den Kleinen Kreuzer *Dresden*, das letzte Schiff des bei Falkland vernichteten Geschwaders unter Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee, kann der Gegner aufspüren und (in neutralen Gewässern) zusammenschießen, nachdem er einen Funkspruch entschlüsselt hat.

Fatale Folgen

Auch bei der größten Schlacht der Seekriegsgeschichte, der Skagerrak-Schlacht am 31. Mai/1. Juni 1916, wissen die Briten durch das verhängnisvolle Signalbuch der *Magdeburg* von vornherein über die Operationen der Hochseeflotte Bescheid. Dennoch können sie nicht verhindern, dass drei ihrer Großkampfschiffe im konzentrierten Feuer von Hippers Schlachtkreuzern in die Luft fliegen.

Weitaus schwerwiegender sind die Nachwirkungen des berühmt-berüchtigten „Zimmermann-Telegramms", das als Folge des *Magdeburg*-Fundes ebenfalls entschlüsselt werden kann. In diesem „ganz geheimen" Telegramm mit Datum vom 16. Januar 1917, das praktisch nur aus aneinandergereihten Vierer- und Fünferzahlengruppen besteht und über den deutschen Botschafter in Washington an den deutschen Gesandten Heinrich von Eckhard in Mexico City gerichtet ist, übermittelt der deutsche Staatssekretär im Auswärtigen Amt, Arthur Zimmermann, in diesen Zahlengruppen codiert die Absicht Deutschlands, ab 1. Februar 1917 den uneingeschränkten U-Boot-Krieg zu beginnen.

TRAGISCHE FIGUR: Maximilian Graf von Spee kommandierte das Ostasiengeschwader, zu dem auch der Kleine Kreuzer *Dresden* gehörte. Graf Spee fiel während des Gefechts bei den Falklandinseln am 8. Dezember 1914 Foto: picture-alliance/WZ-Bilddienst


CLASS OF SERVICE DESIRED
Fast Day Message
Day Letter
Night Message
Night Letter
Patrons should mark an X opposite the class of service desired; OTHERWISE THE TELEGRAM WILL BE TRANSMITTED AS A FAST DAY MESSAGE.

WESTERN UNION TELEGRAM

NEWCOMB CARLTON, PRESIDENT

Send the following telegram, subject to the terms on back hereof, which are hereby agreed to

via Galveston

JAN 19 1917

GERMAN LEGATION

MEXICO CITY

130 13042 13401 8501 115 3528 416 17214 6491 11310
18147 18222 21560 10247 11518 23677 13605 3494 14936
98092 5905 11311 10392 10371 0302 21290 5161 39695
23571 17504 11269 18276 18101 0317 0228 17694 4473
22284 22200 19452 21589 67893 5569 13918 8958 12137
1333 4725 4458 5905 17166 13851 4458 17149 14471 6706
13850 12224 6929 14991 7382 15857 67893 14218 36477
5870 17553 67893 5870 5454 16102 15217 22801 17138
21001 17388 7446 23638 18222 6719 14331 15021 23845
3156 23552 22096 21604 4797 9497 22464 20855 4377
23610 18140 22260 5905 13347 20420 39689 13732 20667
6929 5275 18507 52262 1340 22049 13339 11265 22295
10439 14814 4178 6992 8784 7632 7357 6926 52262 11267
21100 21272 9346 9559 22464 15874 18502 18500 15857
2188 5376 7381 98092 16127 13486 9350 9220 76036 14219
5144 2831 17920 11347 17142 11264 7667 7762 15099 9110
10482 97556 3569 3670

BERNSTORFF.

Charge German Embassy.

SCHLÜSSELDOKUMENT MIT FOLGEN: Die Zimmermann-Depesche wurde vom britischen Marinegeheimdienst Room 40 abgefangen und entziffert Foto: picture-alliance/Everett-Collection

Dabei würde man versuchen, die USA weiterhin neutral zu halten. Falls dieses nicht gelänge, solle von Eckhard dem mexikanischen Präsidenten Caranza eine gemeinsame Kriegführung gegen die USA vorschlagen, wobei Zimmermann Mexiko „reichliche finanzielle Unterstützung" zusichert sowie das deutsche „Einverständnis zur Rückeroberung an die USA verlorenen Gebiets in Texas, New Mexico und Arizona".

Weiter regt er an, „Japan zum sofortigen Beitritt in dieses Bündnis einzuladen", wobei Caranza zwischen Deutschland und Japan vermitteln solle. Er bittet, den mexikanischen Präsidenten darauf hinzuweisen, „dass rücksichtslose Anwendung unserer U-Boote jetzt Aussicht bietet, England in wenigen Monaten zum Frieden zu zwingen".

Die Veröffentlichung dieses Telegramms am 1. März 1917 entfacht in den USA einen Sturm der Entrüstung und trägt wesentlich zum Kriegseintritt der Vereinigten Staaten am 6. April 1917 bei. ⚓

Ta-tatatatatata ... Wer hört bei diesem Anblick nicht die berühmte, unter die Haut gehende Titelmelodie von Wolfgang Petersens Filmklassiker *Das Boot*?

Typ VII-Boot U 552 im Maßstab 1:48

Das Boot

U-Boot-Modelle sind keine Seltenheit – aber im Maßstab 1:48 und dann auch noch mit kompletter Inneneinrichtung ist es schon eine kleine Sensation!

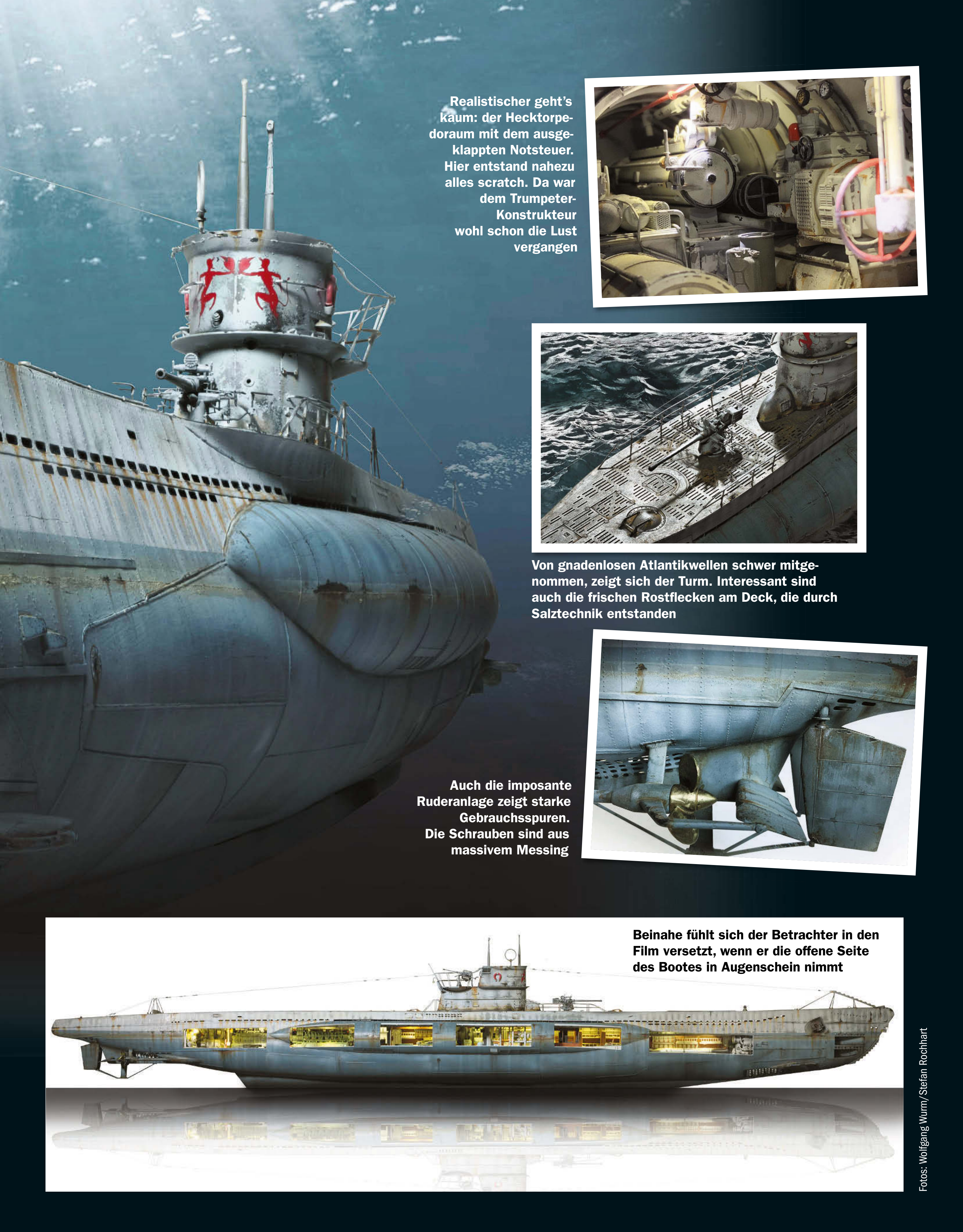
Der bekannte Schiffsmodellbauer Wolfgang Wurm scheut bekanntlich keine Großmodelle. Doch dieses U-Boot brachte ihn erstmals an seine Grenzen. Und darüber hinaus. Das Ergebnis ist ein weiteres sensationelles Großmodell, das zudem sein gesamtes Innenleben offenbart.

Mehr beeindruckende Bilder und einen umfassenden Baubericht zu diesem Boot bietet das *Jahrbuch Modellbau 2020* und *ModellFan,* Heft 12/2019, das ab dem 18. November am Kiosk für Sie bereitliegt.

Das Modellbau Jahrbuch bietet exklusive Einblicke in das U-Boot von Wolfgang Wurm



Modellbau Jahrbuch 2020
96 Seiten, zirka 250 Abbildungen
Preis: 9,95 Euro
ISBN: 978-3-96453-079-0
GeraMond Verlag GmbH
Bezug: www.verlagshaus24.de



Realistischer geht's kaum: der Hecktorpedoraum mit dem ausgeklappten Notsteuer. Hier entstand nahezu alles scratch. Da war dem Trumpeter-Konstrukteur wohl schon die Lust vergangen

Von gnadenlosen Atlantikwellen schwer mitgenommen, zeigt sich der Turm. Interessant sind auch die frischen Rostflecken am Deck, die durch Salztechnik entstanden

Auch die imposante Ruderanlage zeigt starke Gebrauchsspuren. Die Schrauben sind aus massivem Messing

Beinahe fühlt sich der Betrachter in den Film versetzt, wenn er die offene Seite des Bootes in Augenschein nimmt

Fotos: Wolfgang Wurm/Stefan Rochhart



KLEINOD: Die ***Nordwind*** **beim Jade-Weser-Cup 2015 mit ehrenamtlicher Besatzung, die viel Herzblut investiert – zu Recht! Verkörpert die *Nordwind* doch im besonderen Maße deutsche Marinegeschichte**

Alle Fotos: Deutsches Marinemuseum

Nordwind – eine Diva im Deutschen Marinemuseum

„Aura des Originals“

Sie war ein gewöhnlicher Kriegsfischkutter und somit Hilfsschiff der Kriegsmarine, mauserte sich zum Seemannschaftsschulboot und erfreut sich seit 2008 als stolzer Traditionssegler des Marinemuseums Wilhelmshaven größter Beliebtheit

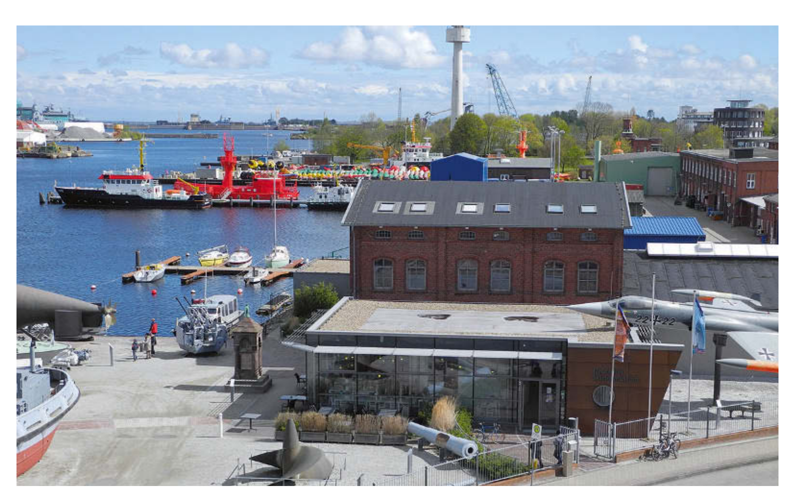
Von Dr. Stephan Huck

Die Sammlung ist das Herz jeglicher Museumsarbeit. Das Bewahren vergangener Welten macht Museen einzigartig und unterscheidet sie von anderen Medien und Akteuren, die ebenfalls die Aufgabe haben, Geschichte zu vermitteln. Die aus der Vergangenheit in die Gegenwart hinübergeretteten Objekte beglaubigen mit ihrer Präsenz das Vergangene in einer Konkretheit, die andere Quellen nicht bieten. Der deutsche Philosoph und Kulturkritiker Walter Benjamin hat hierfür den viel zitierten Terminus der „Aura des Originals“ geprägt. Die Sammlung ist gleichermaßen Visitenkarte des Museums wie Verpflichtung, übernimmt das Museum mit der Aufnahme eines Objektes in seine Sammlung doch die Aufgabe, dieses so lange wie möglich für die Nachwelt zu bewahren. Museumsgestalter tun daher gut daran, sich genau zu überlegen, was sie sammeln und bewahren wollen. Dies gilt umso mehr, wenn es sich bei den Objekten um vollständige Schiffe handelt, wie es im Deutschen Marinemuseum der Fall ist.

Die dort präsentierten Museumsschiffe – der Lenkwaffenzerstörer *Mölders* (siehe Titelthema), das Minenjagdboot *Weilheim*, das Flugkörperschnellboot S 71 *Gepard* und ein Torpedoschnellboot Projekt 131, ein Kleinst-U-Boot vom Typ XXVII B 5 („Seehund“), der



VOLLER EINSATZ: Mannschaft beim Segelmanöver 1961, für Offizieranwärter und Unteroffizierschüler eine unersetzbare Ausbildung



BESUCHERMAGNET: Das Marinemuseum Wilhelmshaven bietet eine Fülle an sehenswerten Exponaten im Innen- und Außenbereich



DER MARINESCHULE UNTERSTELLT: Die *Nordwind* war eine der ersten Einheiten, die der Bundesgrenzschutz See an die Bundesmarine übergab

Hafenschlepper *Langeness* sowie das Seemannschaftsschulboot *Nordwind* – machen die zahlenmäßig kleinste, wohl aber wirkmächtigste Objektgruppe innerhalb der inzwischen 25.000 Nummern zählenden Sammlung des Museums aus, die inzwischen auf eine 30-jährige Geschichte zurückblicken kann.

Schiffe, wie sie waren

Seit seiner Eröffnung im Jahr 1998 verzeichnet das Museum jährlich mehr als 100.000 Gäste. Die Möglichkeit, die Schiffe im Original besichtigen zu können, macht in allen Gästebefragungen, die man in unregelmäßigen Abständen durchführt, die meistgenannte Motivation zum Museumsbesuch aus. Das hat viel mit der genannten „Aura des Originals" zu tun. Allenfalls in den Museumshäusern der Freilichtmuseen wird diese ebenso stark spürbar wie in den Museumsschiffen. All' die kleinen Dings und Dongs, die alltäglichen Gebrauchsspuren, der immer noch in der Luft hängende Geruch von Betriebsstoffen und Menschen sind unnachahmbar und lassen alle Sinne spüren, dass das Objekt original ist.

Kein hinter Vitrinenglas geschütztes Objekt kann diese Zeugniskraft entwickeln, ist der auf Distanz gehaltene Betrachter doch stets auf die Überzeugung angewiesen, es handele sich um ein Original, während er diese in den Museumsschiffen sinnlich erfahren kann. Wie wichtig diese sinnliche Erfahrung ist, wird jeden Tag aufs Neue bei der Beobachtung der Gäste, die das Haus betreten, deutlich: Nahezu jede und jeder, unabhängig von Alter und Herkunft, klopft als Erstes an den Stahlrumpf des dort ausgestellten Kleinst-U-Bootes, um zu begreifen, dass dieser echt ist. Betrachten allein reicht offenbar nicht.

Unzweifelhaft sind daher die Museumsschiffe die unangefochtenen Stars. Und wie es sich für Stars gehört, sind sie anspruchsvoll. Es wird niemanden wundern, dass der Erhalt der Schiffe eine besondere Herausforderung darstellt, die nur dank regelmäßiger ehrenamtlicher Hilfe gelingt und dennoch mit zunehmendem Alter stetig wachsende Kosten verursacht. Allein im vergangenen Jahr musste das Museum 13 Prozent seines Budgets für den Erhalt der Sammlung aufwenden.

Wenn die Museumsschiffe die Stars der Sammlung sind, dann ist – um im Bild zu bleiben – die *Nordwind* die Diva, obwohl das ehemalige Seemannschaftsschulboot der Bundesmarine und Deutschen Marine bei Weitem nicht das größte der Museumsschiffe ist. Kein Objekt nimmt für sich so viel Aufmerksamkeit in Anspruch wie dieses.

60 bis 70 Seetage

Die Ursache hierfür liegt auf der Hand. Sie rührt aus der Besonderheit, dass das Deutsche Marinemuseum den ehemaligen Kriegsfischkutter seit 2009 in Fahrt hält und mit einer ehrenamtlichen Crew etwa 60 bis 70 Seetage pro Jahr auf der Nord- und Ostsee und dem diese verbindenden Kanal unterwegs ist, um Gästen die Grundzüge der See-



ZUKUNFT GESICHERT: Das Marinemuseum hatte dank privater Spenden 2008 den Zuschlag erhalten. Die Arbeit an dem Schiff ist aufwendig und kostenintensiv, aber lohnend: Seit Anfang September 2015 fungiert die *Nordwind* erstmals auch wieder als Ausbildungsschiff

mannschaft nahezubringen. In dieser Möglichkeit, die *Nordwind* nicht nur als Sachzeugnis zu bewahren, sondern auch ihren langjährigen Verwendungszweck fortleben lassen zu können, liegt für das Museum der eigentliche Reiz dieses Objektes.

Neue Chancen

Die *Nordwind* eröffnet damit einzigartige Chancen für lebendige Museumsarbeit. Da die Anforderungen für den Betrieb historischer Wasserfahrzeuge hoch sind und man jeden Törn detailliert ausplanen muss, ist der Aufwand höher als bei anderen Museumsobjekten und -angeboten.

Neben dieser speziellen Nutzung ist die *Nordwind* aufgrund ihrer Geschichte von musealem Wert. Sie hat den Rumpf eines Kriegsfischkutters, einer ab 1942 für Vorpostenaufgaben gebauten Bootsserie, für die nach ihrem ausgewiesenen Kenner Herwig Danner 1.072 Bauaufträge ergingen, wobei am Ende immerhin 612 Boote entstanden.

Die *Nordwind* selbst zählte nicht dazu. Grundgedanke des Entwurfs war der Umbau des militärischen Bootes in Friedenszeiten zum Fischereifahrzeug, und tatsächlich hat man Danner zufolge 283 Kriegsfischkutter in der jungen Bundesrepublik im Rahmen der kleinen Hochseefischerei eingesetzt. Dazu zählte zunächst die *Nordwind*, die 1946 als eines von zehn Booten bei Burmester in Bremen als Baunummer 2.893 vom Stapel lief und zunächst bei „Fisch Compagnie Nord“ als Fischkutter diente.

Doch dieser Einsatz war nur von kurzer Dauer; bereits 1950 kam der Umbau zum Motorsegler, den 1951 der Bundesgrenzschutz See als Schulboot erwarb und zu diesem Zweck nach Neustadt in Holstein überführte. Der Bundesgrenzschutz See wiederum übergab das Boot 1956 der Bundesmarine, die es der Marineschule Mürwik unterstellte. Dieses Unterstellungsverhältnis blieb mit einer kurzen Pause bis zur Außerdienststellung im Jahr 2006 bestehen: Zwischen 1969 und 1972 gehörte die *Nordwind* zum Marinestützpunkt Kommando Kiel.

Nachdem man sie in der Marineschule Mürwik eingegliedert hatte, wurde sie jedoch mit ziviler vierköpfiger Besatzung betrieben. In erster Linie diente die *Nordwind* der seemännischen Grundausbildung des Marineoffiziernachwuchses, doch zog die Marine sie auch zu Repräsentationszwecken heran. Die Bundespräsidenten Theodor Heuss (1953) und Richard von Weizsäcker (1986) zählten zu ihren prominentesten Gästen. Gleichwohl wurden diese repräsentativen Aufgaben der *Nordwind* zum Verhängnis. Der Bundesrechnungshof monierte, dass die Nutzung nur mangelhaft in den Vorschriften verankert gewesen sei, und kritisierte demzufolge die Verwendung. Diese wiederholte Kritik bewog den damaligen Inspekteur der Marine, das traditionsreiche Boot vorzeitig außer Dienst zu stellen.

Von da an bemühte sich das Deutsche Marinemuseum, die *Nordwind* zu erwerben. Begünstigt durch den guten Erhaltungszustand (ein umfangreicher Werftaufenthalt lag zum Zeitpunkt der Außerdienststellung noch nicht allzu lang zurück) stand von An-

EINZIGARTIGER SPIRIT

Von Museumsschiffen geht eine besondere Faszination aus: Sie waren allen Gefahren der Meere ausgesetzt, haben Stürme und Gezeiten überlebt, selbst ihr Geruch zieht Besucher in den Bann

TECHNISCHE DATEN *Nordwind*

Schiffstyp	Schulschiff
Klasse	Kriegsfischkutter (KFK)
Klassifizierung	Traditionssegler
Heimathafen	Wilhelmshaven
Bauwerft	Burmester, Bremen-Burg
Länge	26,90 m
Breite	6,53 m
Tiefgang	2,11 m max.
Verdrängung	110 t
Leistung	400 PS
Geschwindigkeit	9 kn
Maschine	Volvo Penta Dieselmotor
Anzahl Segel	4
Anzahl Masten	2
Segelfläche	165,8 m²
Besatzung	4 Mann



BEREIT ZUR AUSFAHRT: **Für mehrtägige Touren und Besuche maritimer Veranstaltungen mit der *Nordwind* stehen acht Gästekojen zur Verfügung**

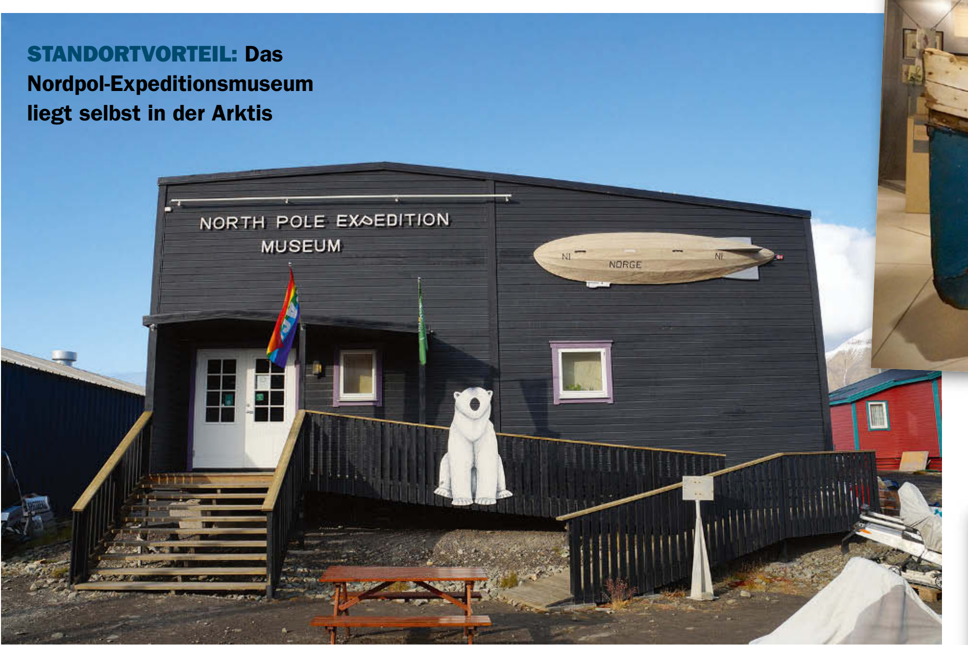
fang an fest, dass das Boot nicht als stummer Zeuge an der Pier liegen, sondern in seiner ureigensten Funktion als Schulboot weiter verwendet werden sollte. Nachdem der ursprüngliche Gedanke einer Leihnahme über das Militärhistorische Museum der Bundeswehr scheiterte, wurde das Boot schließlich 2008 für etwa 130.000 Euro bei der VEBEG ersteigert (die gesamte Gebotssumme war zuvor von Sponsoren eingeworben worden).

Am 6. November 2008 machte die *Nordwind* im Deutschen Marinemuseum fest und wurde mit der Exponatnummer 2008-124-001 Teil der Sammlung. Dann mussten die Verantwortlichen die administrativen Voraussetzungen für den musealen Betrieb klären, der nach den Grundsätzen der GSHW (Gemeinsame Kommission für historische Wasserfahrzeuge) ausgerichtet ist. Schiffbauliche Arbeiten und die Suche nach einer ehrenamtlichen Crew folgten, und schließlich galt es auch, ein für fünf Jahre gültiges Sicherheitszeugnis zu erwerben. 2009 konnte das Boot den Fahrbetrieb unter der Flagge des DMM aufnehmen.

Seitdem ist die *Nordwind* jährlich 60 bis 70 Seetage unterwegs und regelmäßiger Gast auf dem Hamburger Hafengeburtstag, der Hanse Sail und Kieler Woche, dem Wilhelmshaven Cup und – natürlich – auf Helgoland. Großen Dank schuldet das Museum den ehrenamtlichen Besatzungsangehörigen, die in ihrer Freizeit den Betrieb des Bootes gewährleisten und es durch diese unentgeltliche Leistung überhaupt erst ermöglichen, dass das Museum das Boot in Fahrt halten kann. Gleichwohl erweist sich dieser Betrieb als zunehmende Herausforderung: Alle fünf Jahre ist für den neuerlichen Erhalt des notwendigen Sicherheitszeugnisses eine kostspielige Werftliegezeit erforderlich.

Arbeits- und kostenintensiv

In den letzten Jahren mehrten sich die aufwendigen Reparaturen. Aus diesem Grund plant das Museum im Rahmen einer Bundesförderung, die *Nordwind* grundlegend zu restaurieren, um den Seebetrieb auch in den nächsten Jahren aufrechterhalten zu können. Neben diesen materiellen Schwierigkeiten bleibt es eine stete Aufgabe für Museumsführung und Crew, Besatzungsmitglieder zu gewinnen. Sollten Sie durch diesen Artikel Lust bekommen haben, selbst mit Hand anzulegen, freuen wir uns auf Ihre Kontaktaufnahme mit dem Deutschen Marinemuseum unter www.marinemuseum.de. ⚓



STANDORTVORTEIL: Das Nordpol-Expeditionsmuseum liegt selbst in der Arktis

ORIGINAL: Rettungsboot der erfolglosen Polarfahrt von Walter Wellman im Jahr 1909



MODELL: Der sowjetische Eisbrecher *Krasin* rettete 1928 die Überlebenden der „Italia"-Expedition

North Pole Expedition Museum in Longyearbyen

(Fast) im ewigen Eis

Eine sehenswerte Sammlung mit dem Schwerpunkt Nordpol

Das 1906 als Bergarbeitersiedlung gegründete Longyearbyen ist nicht nur Sitz des Sysselmannes (Gouverneurs) und damit „Hauptstadt" der norwegischen Inselgruppe Spitzbergen, sondern auch das Tourismuszentrum des arktischen Archipels und im Sommer Ausgangspunkt für zahlreiche Seereisen entlang der Fjorde, Berge und Gletscher.

Zu den touristischen Sehenswürdigkeiten des gut 2.500 Einwohner zählenden Ortes selbst zählt das North Pole Expedition Museum. Es beschäftigt sich mit den mehr oder minder erfolgreichen Versuchen seit dem Ende des vorletzten Jahrhunderts, den Nordpol zu Fuß, per Schiff oder auf dem Luftweg zu erreichen, wobei der Schwerpunkt der Ausstellung auf den Fahrten der Luftschiffe Norge und Italia liegt.

Mit der Norge gelang der Mannschaft um den norwegischen Südpolentdecker Roald Amundsen, den italienischen Luftschiffpionier Umberto Nobile und den US-amerikanischen Millionär und Hauptfinanzier des Unternehmens Lincoln Ellsworth am 12. Mai 1926 – von Kings Bay (Ny-Ålesund) auf Spitzbergen kommend – der erste nachweisliche Flug über den Nordpol. Nach der Landung in Alaska reklamierte Amundsen diesen Erfolg für sich allein. Der tief gekränkte Nobile führte 1928 mit der Italia – wieder mit Ny-Ålesund als Startplatz, wo der Ankermast der beiden Luftschiffe heute noch steht – eine weitere Expedition Richtung Nordpol durch, die jedoch misslang. Am 25. Mai stürzte das Luftschiff ab – und die größte Rettungsaktion in der Geschichte der Arktisforschung lief an.

Rund zwei Dutzend unterschiedliche Rettungsgruppen machten sich auf die Suche, per Flugzeug, mit Hundeschlitten und insgesamt 16 Schiffen. Der sowjetische Eisbrecher *Krasin* konnte jedoch als einziges hiervon durch das Packeis den 82. Breitengrad erreichen und den Großteil der Überlebenden bergen. Das alles stellt das Museum ausführlich und mit erstaunlich vielen Einzelheiten dar – bis hin zur Besatzungsliste des erfolgreichen Rettungsschiffes.

Aber die Gesamtausstellung befasst sich mit einem deutlich größeren Zeitraum: von Fridtjof Nansens und Otto Sverdrups Arktisexpeditionen mit der *Fram*, Amundsens Fahrt mit der *Gjøa* durch die Nordwestpassage über die Expedition des Herzogs der Abruzzen mit der *Stella Polare* zum 86. Breitengrad um die vorletzte Jahrhundertwende oder die Polarunternehmungen des US-Amerikaners Walter Wellman mit dem Luftschiff America bis hin zum Treffen des legendären deutschen Luftschiffs LZ 127 Graf Zeppelin mit dem sowjetischen Eisbrecher *Malygin* im Jahr 1931.

Die Exponate bestehen überwiegend aus Fotos, zeitgenössischen Zeitschriften und Büchern, Briefen, Landkarten, philatelistischen Belegen und Modellen. Ausführliche Texte in englischer Sprache erklären die Zusammenhänge der Polarunternehmungen in diesem Museum, das schon aufgrund seiner Lage auf 78 Grad Nord den richtigen Ort für die Beschäftigung mit diesem Thema bildet.

Detlef Ollesch ⚓

INFO

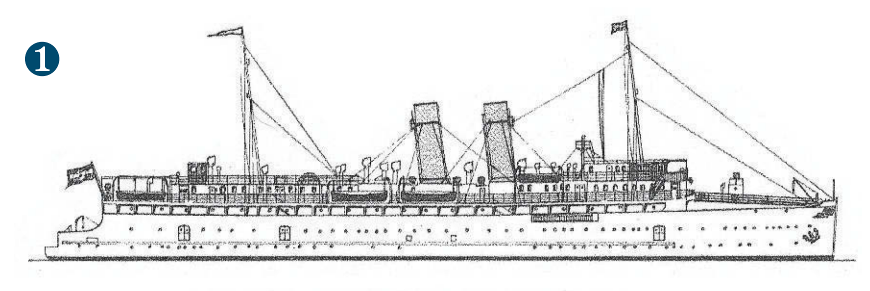
Anschrift
North Pole Expedition Museum
9171 Longyearbyen
www.northpolemuseum.com
info@northpolemuseum.com
Tel. +47 91386467

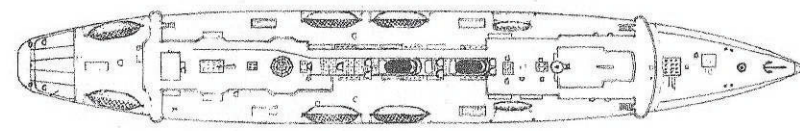
Öffnungszeiten
Feb.–Mai: täglich 9–14 Uhr
Juni–Sept.: täglich 9–17 Uhr
Okt.–Jan.: auf Anfrage für Gruppen ab 15 Personen

Bilderrätsel

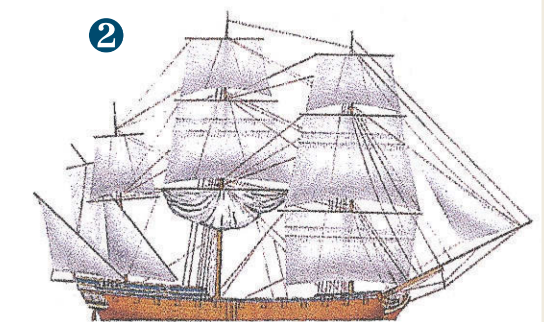
Erkennen Sie das Schiff?

❶

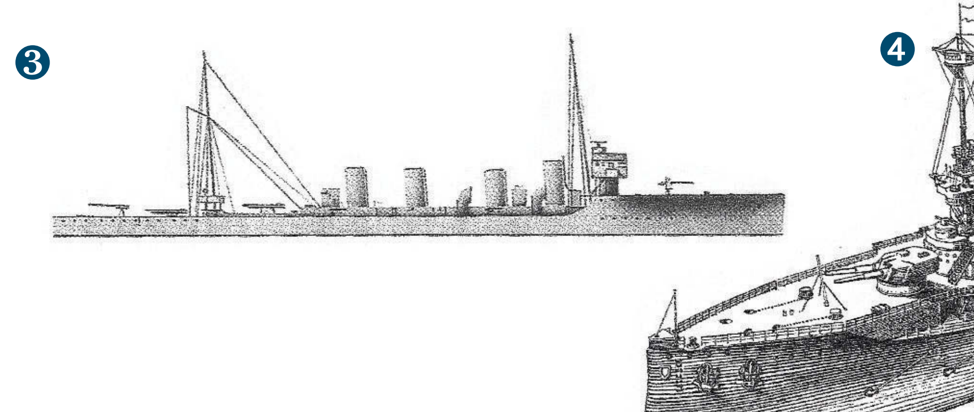




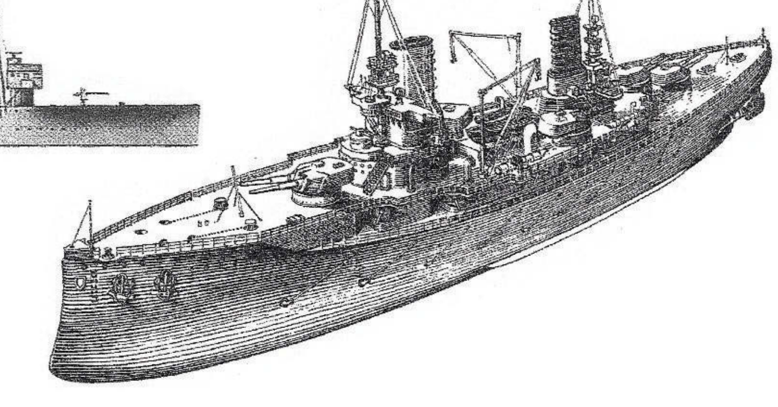
❷



❸

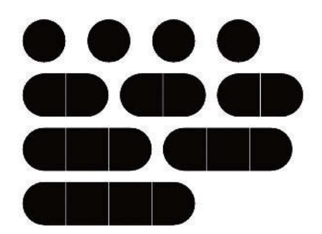


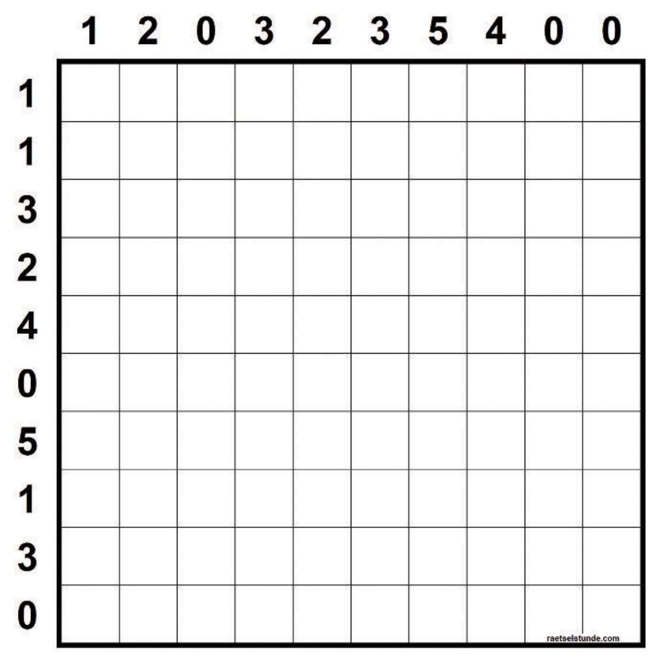
❹



Logikrätsel

Tragen Sie die jeweiligen Schiffe (4 x 1er, 3 x 2er, 2 x 3er und 1 x 4er) in das Koordinatensystem ein. Die Zahlen geben an, wie viele Schiffe beziehungsweise Schiffssektionen waagerecht und wie viele senkrecht positioniert werden dürfen. Auflösung Seite 82.





Lösungen:

Bilderrätsel

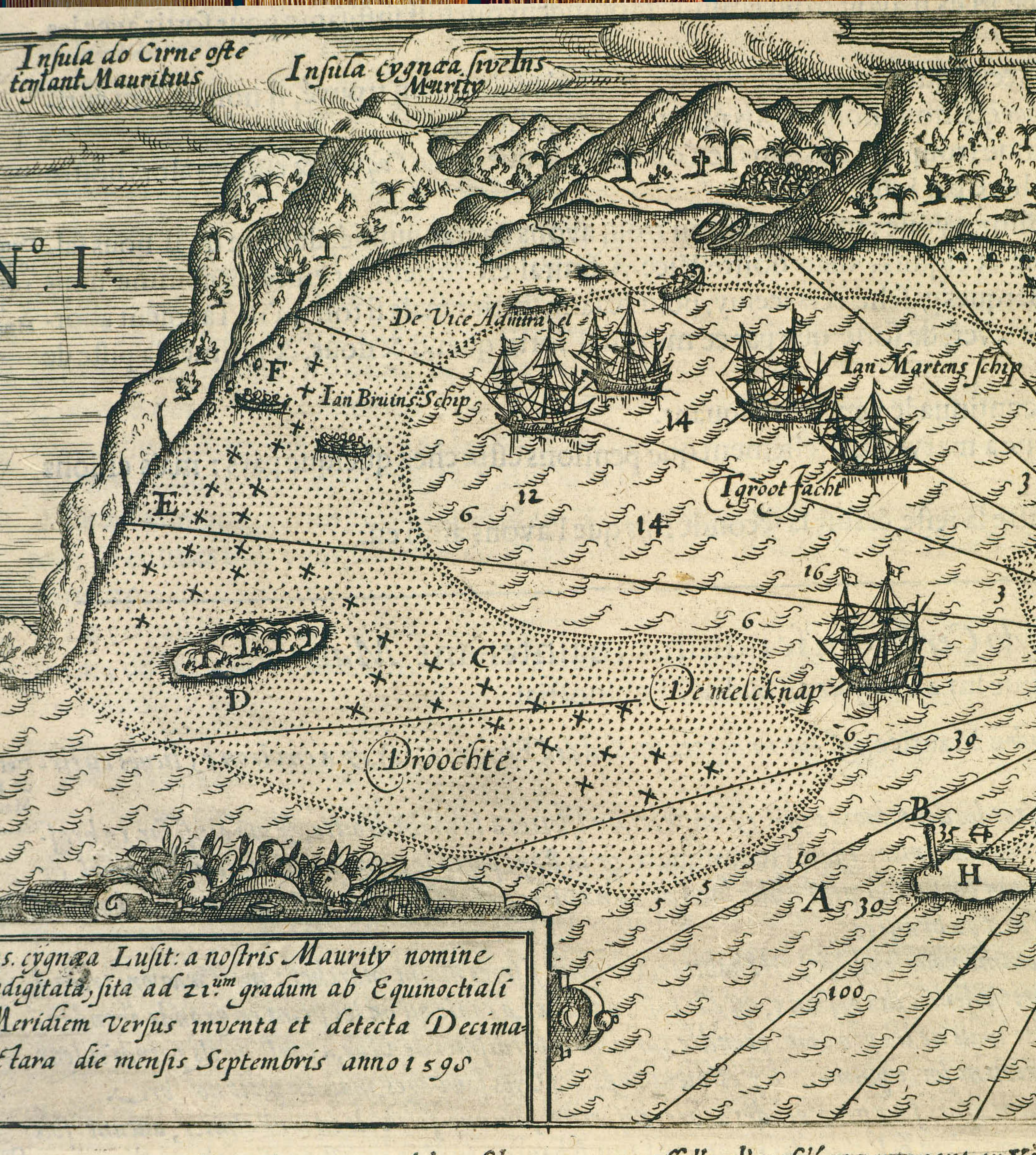
1 Eisenbahnfährschiff *Deutschland* (Deutschland, gebaut 1909)

2 Fregatte *Hancock* (USA, Stapellauf 1776)

3 Zerstörer (Flottillenführer) *Falco* (Italien, Stapellauf 1919)

4 Linienschiff *Kaiser* (Deutschland, Stapellauf 1911)

Rätsel: Erik Krämer/Rätselstunde (www.raetselstunde.com), Sammlung GSW (4)


Insula do Cirne ofte tenlant Mauritius
Insula cygnæa sive Ins Mauritý
N.º I.
De Vice Admirael
Ian Martens schip
Ian Bruins Schip
F
E
D
C
B
A
H
Tgroot Jacht
De melcknap
Droochte
14
12
6
16
30
10
5
100
s. cygnæa Lusit: a nostris Maurity nomine
digitata, sita ad 21.um gradum ab Equinoctiali
Meridiem versus inventa et detecta Decima-
tara die mensis Septembris anno 1598
Aucuns des nostres ont tenté de pescher, en une nasselle, d'un filé appartenant au Vi
navires, qui le mirent en œuvre, car le poisson y flottoit en grande abondance, tellement



Ziel: Mauritius

Warum holländische Schiffe im Jahr 1598 die Insel Mauritius ansteuern, wie aus dieser zeitgenössischen Karte ersichtlich, hat seinen Grund: Spanien und Portugal sind als Seemächte bereits geschwächt, England, Frankreich und die Niederlande schicken sich an, die neuen Herren auf den Meeren der Welt zu werden. So tasten sich ihre Schiffe immer weiter vor, auch in den Indischen Ozean: Missionierung, Kolonien und politische Einflussnahme sind die Hauptgründe für die Expansionen im „Zeitalter der Entdeckungen". *AK*

Foto: SZ-Photo/United Archives/De Agostini



Gustloff, Goya, Steuben

Ihr Untergang vor 75 Jahren war eine der größten Katastrophen in der Schifffahrtsgeschichte und steht bis heute für den Wahnsinn des Krieges. Als die Passagierdampfer *Wilhelm Gustloff, Goya* und *General von Steuben* im Januar, Februar und April 1945 nach Torpedotreffern sanken, war der Krieg längst verloren. Wir dokumentieren nicht nur den Verlauf der Todesfahrten, sondern auch Entwicklung, Technik und Einsätze der Schiffe.

Hersing und U 21

Erster Torpedoschuss: Otto Hersing versenkte den Kreuzer *Pathfinder* und die Linienschiffe *Triumph* und *Majestic,* was ihn zum frühen Helden des Ersten Weltkrieges machte.





1807: Kopenhagen brennt

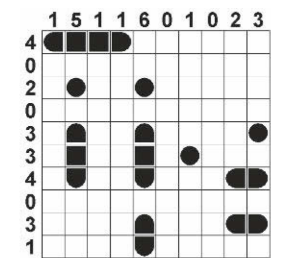
Warum zwang die Royal Navy die neutralen Dänen zur Herausgabe ihrer Flotte? Die Antwort gibt ein Blick auf den englisch-dänischen Seekrieg 1807 bis 1813.

Schiffsunglücke

… waren Auslöser für ein funktionierendes Seenotrettungswesen, dessen Gründung wir anhand besonders bewegender Beispiele nachspüren.



Auflösung des Rätsels



AUSSERDEM:

Anker Ohne ihn geht nichts: seine Geschichte und Formen

Pisa … und seine Schiffe in Antike und Mittelalter

Köln Ein Hochsee-Fischdampfer auf Fangreise

Fotos: picture-alliance/akg-images (2)/WZ-Bilddienst, Sammlung Bald

Die nächste Ausgabe von  **erscheint am 16. Dezember 2019**

SCHIFF Classic
Magazin für Schifffahrts- und Marinegeschichte

So erreichen Sie uns

Abonnement/Nachbestellung von älteren Ausgaben
Schiff Classic ABO-SERVICE
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
Tel. +49 (0) 1805.32 16 17*
oder +49 (0) 8105.38 83 29 (normaler Tarif)
+49 (0) 1805.32 16 20*
leserservice@schiffclassic.de
www.schiffclassic.de/abo
www.schiffclassic.de/archiv
*14 ct/min aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct/min

Preise Einzelheft € 8,90 (D), € 9,80 (A), SFr. 14,20 (CH)
(bei Einzelversand jeweils zzgl. Versandkosten)
Jahresabonnement (8 Hefte) € 67,20 inkl. MwSt.,
im Ausland zzgl. Versandkosten

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE 63 ZZZ00000314764 der GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird. Der aktuellen Abopreis steht hier im Impressum. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug *Schiff Classic* erscheint achtmal jährlich. Sie erhalten *Schiff Classic* in Deutschland, in Österreich, in der Schweiz und in weiteren Ländern im Bahnhofsbuchhandel, in gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.
Händler in Ihrer Nähe finden unter www.mykiosk.com

Redaktion (Leserbriefe, Fragen, Kontaktaufnahme)
Schiff Classic
Infanteriestr. 11a, 80797 München
redaktion@schiff-classic.de
www.schiffclassic-magazin.de
Bitte geben Sie bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Telefonnummer und Postanschrift an.

Anzeigen
armin.reindl@verlagshaus.de

Impressum

Nr. 36 | 8/2019 | Dezember | 7. Jahrgang
Vereinigt mit Schiff & Zeit | Nr. 112 | 47. Jahrgang
Herausgegeben von der Deutschen Gesellschaft für Schifffahrts- und Marinegeschichte e.V. (DGSM)

Schiff Classic, Tel. +49 (0) 89.13 06 99.720
Infanteriestr. 11a, 80797 München

Redaktion Markus Wunderlich (Chefredakteur Luftfahrt, Geschichte, Schifffahrt und Modellbau), Dr. Guntram Schulze-Wegener (Fregattenkapitän d. R., Herausgeber/Verantwortlicher Redakteur), Jens Müller-Bauseneik, Alexander Müller

Wissenschaftlicher Beirat:
Dr. Jörg Hillmann (Kapitän zur See, Hamburg, Potsdam)
Stephan-Thomas Klose (Oberstleutnant, Hannover, Bonn)
Rainer Schubert (Journalist, Berlin)
Rolf Stünkel (Korvettenkapitän d. R., Weyhe)
Dr. Jann M. Witt (Fregattenkapitän d. R., Eckernförde, Laboe)

Chef vom Dienst/Herstellung Christian Ullrich

Layout Ralph Hellberg

Verlag GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestr. 11a, 80797 München
www.geramond.de

Geschäftsführung
Henry Allgaier, Roland Grimmelshausen, Claus W. Küster

Gesamtanzeigenleitung
Bernhard Willer, bernhard.willer@verlagshaus.de

Mediaberatung
Armin Reindl, armin.reindl@verlagshaus.de

Anzeigendisposition
Rudolf Schuster
Tel. +49 (0) 89.13 06 99.140, Fax +49 (0) 89.13 06 99.100
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 29 vom 1.1.2019

Vertriebsleitung Dr. Regine Hahn

Vertrieb/Auslieferung Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Unterschleißheim

Litho ludwigmedia, Zell am See, Österreich

Druck Walstead Central Europe, Poland

ISSN 2196-7490





Historischer Modellbau
vom Besten!
U-Boot
Typ VII B 1:60
Länge: 1120 mm
Bestell-Nr. 20310 Standmodell
Bestell-Nr. 20311 Antriebs- und Tauchset
Roter Löwe 1:55
brandenburgische Galeone
aus dem Jahre 1579
Länge: 720 mm
Bestell-Nr. 21719
www.krick-modell.de
Diese Kataloge sind auch bei
Ihrem Fachhändler erhältlich.
Fordern Sie den aktuellen Krick-Hauptkatalog gegen
€ 10,- Schein (Europa € 20,-) oder den jeweils aktuellen
"Highlights"-Prospekt gegen Einsendung von Briefmarke
im Wert von € 1,45 Porto (Europa € 3,70) an.
Orient Express 1:32
Schlafwagen Länge: 730 mm
Bestell-Nr. 25214 Standmodell
COMPAGNIE INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS ET DES GRANDS EXPRESS EUROPEENS
SLEEPING CAR
N° 3533
krick
Modellbau vom Besten
Klaus Krick Modelltechnik
Inhaber Matthias Krick
Industriestr.1 · 75438 Knittlingen
www.bildwork.de/AZ KSC022019